Всесоюзная Коммунистическая Партия (больш.).

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

ПРАВДА

Орган Центрального Комитета и МК ВКП(б)

№ 203 (6809) | 25 июля 1936 г., суббота | ЦЕНА 10 КОП.

Горячий привет Героям Советского Союза товарищам Чкалову, Байдукову, Белякову!

Сегодня самолет «АНТ-25» прибывает в Хабаровск



По сталинскому маршруту

Дружная семья Героев Советского Союза пополнилась. Решением Центрального Исполнительного Комитета Союза ССР это звание присвоено мужественным и храбрым летчикам Чкалову, Байдукову и Белякову, чья доблесть и настойчивость вызывают восхищение решительно у всех. Созвездие отважных заблистало еще сильней, еще ярче!

Имена славных победителей героического дальнего перелета стали в эти дни бесконечно близкими и родными всем трудящимся нашей великой родины. Как нежная мать, следила страна за полетом своих сынов, радовалась успехам летчиков и с нетерпением ждала от них сведений. Чем ближе к финишу, тем учащеннее бились сердца. Самые лучшие чувства были отданы гордым буревестникам, вещавшим новую победу советской страны.

— Ваша победа будет победой Советской страны,— сказали летчикам товарищи Сталин, Молотов, Орджоникидзе, Димитров.

Не для личной славы, а во имя славы и могущества своей любимой родины предприняли летчики знаменитый перелет. Миллионы невидимых нитей связывали Чкалова, Байдукова, Белякова со всем советским народом, и эта связь помогла им одержать победу. Как бензин питает мотор самолета, так сердца летчиков питались той чудесной силой, которую слала им родина-мать.

Пусть под крылом самолета проходили суровые льды Арктики, безбрежная тундра или бушующие волны Охотского моря... Пусть тысячеверстные пространства отделяли самолет от Москвы... Летчики знали: за ними стоит Сталин, за ними стоит страна. Надо сделать все, чтобы быть достойными своего вождя, своего народа.

Чкалов, вылетая из Москвы, назвал великий маршрут перелета сталинским маршрутом. Он понимал, к чему это обязывает и что это означает. По такому маршруту могут пуститься только смелые, отважные, настоящие большевики, те, которые не пугаются трудностей, а идут им навстречу, чтобы преодолеть и ликвидировать их.

Сталинский маршрут — это значит не признавать страха в борьбе, это стремительно двигаться вперед и только к победе! Советские летчики с честью прошли по сталинскому маршруту и этим доказали, что они являются подлинными большевиками, людьми, достойными своего великого учителя.

Сталинская выучка, русский революционный размах и американская деловитость, — вот что обеспечило успех перелета. Мужество, отвага, выдержка, хладнокровие, настойчивость, подлинное мастерство — это те черты, которые воспитывает Сталин в нашем народе и что делает его народом-победителем.

Экипаж «АНТ-25» дает блестящий пример большевистского подхода в решении такой труднейшей задачи, как дальний беспосадочный перелет в условиях Арктики и неизученных районов дальнего Севера. Все три летчика — участники перелета — никогда не были полярными летчиками. Коварная Арктика была известна им лишь по книгам и рассказам товарищей. Они знали, что летать здесь крайне тяжело и опасно, что погода часто меняется и сулит различные неприятности. Они знали о неожиданностях, подстерегающих летчика буквально на каждом шагу. Знали обо всем этом — и тем не менее без колебаний приняли маршрут.

Они пошли навстречу трудностям, а не уклонялись от них. Летчики детально изучили маршрут, на тысячу ладов опробовали мотор и материальную часть. На борьбу со стихией они выступили вооруженные до зубов знаниями, в совершенстве владея богатой техникой. Их манила, а не устрашала новизна задуманного предприятия. Они смело взялись за решение труднейшей задачи, бесконечно веря в успех дела. Характерна в этом отношении радиограмма с борта самолета «АНТ-25» после того, как экипаж, миновав мыс Челюскина, попав в циклон, энергично боролся с обледенением самолета: «Мы убедились сегодня в коварности Арктики, какие трудности она несет. Неуклонно выполняем сталинское задание. Трудности нас не пугают».

Так ответили сталинские питомцы на попытки стихии задержать перелет. Большевик остается большевиком везде. Ни льды, ни туманы, ни грозное Охотское море, не раз грозившее самым опытным полярным летчикам, не остановили храбрецов. Сталинское задание выполнено, сталинский маршрут пройден с честью! И когда товарищи Сталин, Молотов, Орджоникидзе, Ворошилов, Жданов, поздравляя победителей, вошли в Центральный Исполнительный Комитет Советов Союза с ходатайством о присвоении летчикам звания Героев Советского Союза, то это было голосом всей страны, единодушным требованием всех трудящихся, умеющих ценить заслуги своих сынов.

Всенародная радость будет ответом на публикуемое сегодня постановление правительства о награждении героев.

Героизм — это дух нашего народа. Советский Союз, совершающий титаническую работу, бросивший вызов всему старому, ежечасно рождает героев. Сила нашей страны в том, что каждый героический поступок немедленно находит своих подражателей. Самая атмосфера в нашей стране насыщена героизмом. Героические дела и рекорды становятся все более грандиозными, и это придает нашему народу смелость дерзаний, еще шире раздвигает перспективы строительной и культурной работы, еще больше крепит оборону нашей родины.

Великая эпоха Сталина стала эпохой замечательных побед, которые превосходят лучшие мечты человечества. Нет большего счастья жить и творить в эту эпоху. Каждый человек, на каком бы посту он ни находился, какую бы работу ни выполнял, знает, что его жизнь нужна обществу, этой жизнью дорожат и дают человеку все возможности проявить себя, стать героем.

— Ваша жизнь дороже нам любой машины, — сказал товарищ Сталин летчику Чкалову 2 мая 1935 года во время посещения Московского аэродрома. В этих словах лучше всего сказывается величие нашей эпохи. Забота вождя о каждом человеке, любовь ко всему народу — вот что подымает и окрыляет людей, придает им силы, зовет на подвиги и геройство. Только живя в советской стране, дыша советским воздухом, можно правильно понять, оценить и об'яснить все значение и движущие пружины героического перелета Москва—Николаевск-на-Амуре.

Наш народ искренне и сердечно любит авиацию. Смелость и бесстрашие милы сердцам советских людей. В развитии авиации мы видим одно из могучих средств обороны нашей родины.

Поистине в каждом пропеллере дышит мощь Советского Союза. Гул моторов под небесами стал чудесной музыкой для наших граждан.

Беспримерный перелет «АНТ-25» сказал всему миру, что наш воздушный флот достиг такого уровня технического развития, когда нет преград и расстояний для удара по врагу, если он осмелится потревожить наш мирный труд. Советские эскадрильи сделают все для того, чтобы уничтожить врага.

В эти дни и часы мысли всех наших людей прикованы к маленькому островку близ Николаевска-на-Амуре. Там, широко распластав крылья, стоит гордый красавец «АНТ-25». «Экипаж бодрый и готов к дальнейшему полету»,—рапортуют летчики.

«Сегодня вновь зашумит пропеллер, займут свои места Герои Советского Союза, ляжет на штурвал твердая рука Чкалова, и, как вестник победы, понесется воздушный корабль в Хабаровск, потом в Москву, где его ждут с таким нетерпением.

Слава покорителям воздушных пространств, участникам беспримерного перелета! Советская страна гордится вами, вы оказались достойными сынами великого народа!

О награждении экипажа самолета «АНТ-25»

Постановление Центрального Исполнительного Комитета Союза ССР

За осуществление героического беспосадочного дальнего перелета по маршруту Москва—Северный Ледовитый океан—Камчатка—Николаевск-на-Амуре в исключительно трудных условиях Арктики и неизученных районов дальнего Севера, за проявленное при этом выдающееся мужество и мастерство—Центральный Исполнительный Комитет Союза ССР постановляет:

1. Присвоить звание Героя Советского Союза и вручить орден Ленина, согласно „Положения о звании Героя Советского Союза“:

Чкалову В. П.—командиру экипажа „АНТ-25“,
Байдукову Г. Ф.—второму пилоту,
Белякову А. В.—штурману.

2. Выдать единовременную денежную награду участникам перелета: Чкалову В. П.—30.000 рублей, Байдукову Г. Ф. и Белякову А. В.—по 20.000 рублей.

Председатель Центрального Исполнительного Комитета Союза ССР
М. КАЛИНИН.

И. о. Секретаря Центрального Исполнительного Комитета Союза ССР
И. УНШЛИХТ.

Москва, Кремль. 24 июля 1936 г.

ОТВЕТ ЭКИПАЖА АНТ-25 НА ПРИВЕТСТВИЕ тт. СТАЛИНА, МОЛОТОВА, ОРДЖОНИКИДЗЕ, ВОРОШИЛОВА, ЖДАНОВА

Москва, Кремль, Сталину

Дорогой тов. Сталин, экипаж самолета АНТ-25 благодарит Вас и правительство за высокую награду. Вылетая из Москвы, назвал маршрут Вашим именем: «Сталинский маршрут». Экипаж бодрый и готов к дальнейшему полету. Хабаровск прилетим 25 июля. Вылет Москву сообщим из Хабаровска.

24 июля. Николаевск на Амуре. ЧКАЛОВ.

ПИСЬМО ОЛЬГИ ЧКАЛОВОЙ *товарищу СТАЛИНУ*

Родной Иосиф Виссарионович!

Сейчас, когда перелет окончен благополучно, когда задание родины мой муж и его товарищи выполнили, гордостью наполняется сердце за людей, готовых на любой подвиг во имя отчизны.

Прошли дни волнений. С жадностью ловила я каждое слово сообщений о судьбе перелета. Вдруг радио принесло тревожную весть: началось обледенение самолета. Я—жена летчика, и знаю, что это значит в условиях суровой Арктики. С болью сжалось сердце. Мне не стыдно в этом признаться.

Вскоре стало известно, что людям, борющимся с безжалостной стихией, Вы, Иосиф Виссарионович, послали теплое, дружеское приветствие. Простые слова Вашей радиограммы поддержали летчиков, прогнали их усталость, а нам они дали надежду, ибо слова Ваши всегда служат счастливым предзнаменованием.

Нет слов, чтобы выразить Вам искреннейшую благодарность за внимание к моему мужу. Ваша отеческая забота о Валерии Павловиче все время вдохновляла его на совершение перелета, показывающего мощь советской авиации. Часто в семейной обстановке вспоминал он слова, сказанные Вами 2 мая 1935 года на аэродроме. Когда Вы спросили его, пользуется ли он парашютом, он ответил: «Нет. Я стараюсь сохранить машину до конца». Тогда Вы сказали:

— Ваша жизнь дороже нам любой машины.

Так может говорить только отец своим детям.

Безгранично чувство благодарности, моей благодарности—жены и матери. Нельзя передать словами, как велика любовь наша к Вам, как огромно чувство гордости за нашу родину, которая имеет такого чуткого и мудрого вождя, как Вы, Иосиф Виссарионович.

Только беззаветная любовь к родине, преданность делу партии Ленина—Сталина дала силы экипажу «АНТ-25» выполнить задание до конца.

Сердечное спасибо за все, родной Иосиф Виссарионович.

О. ЧКАЛОВА.

РАССКАЗЫ ГЕРОЕВ СОВЕТСКОГО СОЮЗА тт. В. П. ЧКАЛОВА И Г. Ф. БАЙДУКОВА О ЗАМЕЧАТЕЛЬНОМ ПЕРЕЛЕТЕ НА САМОЛЕТЕ «АНТ-25», ПЕРЕДАННЫЕ ВЧЕРА ПО ТЕЛЕГРАФУ ИЗ НИКОЛАЕВСКА-НА-АМУРЕ, НАПЕЧАТАНЫ НА 2-й СТРАНИЦЕ.

Рассказы о героическом перелете

НОЧЬ НАД ЗЕМЛЕЙ ФРАНЦА-ИОСИФА

(Передано по телеграфу из Николаевска-на-Амуре)

...Ночь. 21 июля... Хотя часы показывают гринвичскую полночь, но над Землей Франца-Иосифа солнце стоит высоко над горизонтом. Моим взорам открывается сказочная панорама. Разбросанные ледниковые острова архипелага. Грозные льды, хаотически громоздящиеся под нами, они как будто размолоты силой невидимого титана. Чувствуется безмолвие, оно страшит и в то же время манит ледяной красотой. Высота полета—3 тысячи метров, местами—4 тысячи.

Александр Васильевич Беляков усиленно работает по радио. Ему страшно хочется связаться с зимовщиками Земли Франца-Иосифа, с бухтой Тихой — единственными хозяевами островов, где погребено немало пионеров Арктики. «Привет славным зимовщикам бухты Тихой от экипажа самолета «АНТ-25»,—посылает телеграмму Беляков. Я стараюсь запечатлеть виденное фотоаппаратом. Острова уходят один за одним под самолет. Валерий Павлович просит сменить его.

Иду на вахту первого летчика. Из передней кабины мысленно прощаюсь с Землей Франца-Иосифа. Валерий Павлович ложится в спальном мешке за моей спиной. Он хочет уснуть. Но я знаю наверняка, что это самообман, а не сон. Действительно, не проходит и 30 минут, и мой товарищ поднимается и начинает подкачивать масло. Это трудоемкая важная работа. Он ее успешно заканчивает и, вздрагивая от холода, вновь кутается в спальный мешок. Спи, спи, Валерий, скоро и я запрошу смены.

От кислородного голодания ноют ноги, точно у ревматика, и ноет спина. Но это забывается, когда Александр Васильевич Беляков пишет записку об уточнении курса на Северную Землю.

Все внимание — на компасе. От сплошной белизны льдов и снега режет глаза... Мотору дан напряженный режим работы. Если это сердце нашей машины перестанет биться, значит—посадка на необитаемых льдах. Но эта мысль не возникает, так как мы верим в наш мотор. Верим не слепо. Мы знаем многотысячный коллектив завода № 24 и верим ему, верим в славных мастеров своего дела—инженеров Стомана, Берднника и мотористов Караганова, Авдашкина и Метелицу. Слушаю работу мотора и знаю наверное, что создатели мотора переживают перелет больше всех. Пусть не беспокоятся — все до единого винтика будет четко до конца работать.

Прошло 3 часа. Чкалов пытается поесть шоколаду, но откладывает его в сторону. Нет аппетита. Это признак начавшегося кислородного голода. Он выпил 3 термоса воды и лезет в тесноте сменять меня. Я выскальзываю из передней кабины и иду к Александру Васильевичу. Он устал, но, как всегда сосредоточенный, склоняется над своими картами и компасами. В его руках секстант определяет сомнерову линию по солнцу. Солнце ему улыбается полярной улыбкой, я замечаю улыбку и на его лице. Я доволен, что у штурмана найдено все в порядке и иду на маслобак — наше постоянное место отдыха. Пытаюсь уснуть...

Герой Советского Союза
ГЕОРГИЙ БАЙДУКОВ.

24 июля.

НАШ ПОЛЕТ

В. ЧКАЛОВ

Командир самолета «АНТ-25», Герой Советского Союза

Когда я сейчас пытаюсь охватить памятью весь наш полет, то прежде вспоминаю последние минуты перед стартом на подмосковном аэродроме.

Все готово. Мы в кабине, мотор гудит. Инженер Стоман, самоотверженно и блестяще подготовивший самолет к перелету, поднял руку: можно лететь! Я закрылся в самолете. Оборачиваюсь, знаками спрашиваю Байдукова и Белякова:

— Все ли готово?

— Все!

Даю газ, машина начинает скользить со стартовой горки. Вот она несется по бетонной дорожке. Группа провожающих стоит посредине двухкилометровой дорожки. Машина набирает скорость и проносится мимо них. Я приветственно поднял руку и вижу, как они машут мне в ответ. Но никто из провожающих не угадал точки взлета, и лишь один Туполев встал как раз в том месте, где машина должна была оторваться от земли. Он точно высчитал этот пункт. Я увидел Туполева и помахал ему рукой.

Сделав небольшой разворот, мы взяли курс на север. Первые часы самолет вел я. Управляю машиной и говорю Белякову:

— Спи, береги силы!

Но какой же может быть сон в начале такого перелета! Возбуждение при взлете не дает сомкнуть глаз моим друзьям.

Погода до Череповца была ясной, точно такой, как ее предсказал перед стартом военный инженер 2-го ранга тов. Альтовский. За Череповцом появилась облачность и мы пошли выше облаков. С продвижением на север облачность становилась все выше и самолет все время набирал высоту. До Баренцова моря мы шли около девяти часов.

И вот мы над морем. В просветы между облаками виден мелкий, битый лед. Высота полета растет. 3.000 метров, затем 3.500. Идем попрежнему над облаками. За рулем сидит уже Байдуков. Я отдыхаю. Сознание подсказывает: надо уснуть. Стараюсь, но сна нет.

Проходит еще несколько часов. Надо сменять Байдукова, а я, кажется, так и не смог уснуть. Сменяю его перед островом Виктория. Приказываю:

— Нужно спать, Байдуков!

Веду самолет попрежнему на север. Через некоторое время штурман Беляков дает мне изменение курса — надо поворачивать на Землю Франца-Иосифа. Мы летим уже семнадцать часов. Неожиданно облака раскрываются, и под самолетом я вижу землю. Кричу товарищам:

— Наблюдайте! Земля Франца-Иосифа видна!

Делаем снимки. Величественная красота Земли Франца-Иосифа поразила нас. Почти физически ощущаешь безмолвие, величие Арктики. Долго смотрели на Землю, пока она не скрылась в тумане.

Далее — путь на Северную Землю. Не долетая до нее, я передал управление Байдукову. Решил отдохнуть. Лег на масляный бак, накрылся спальным меховым мешком и старался уснуть. Было холодно. Уснуть так и не смог, находился в состоянии дремоты.

Очнувшись, осмотрел окружающую обстановку. Шел дождь, небо было закрыто облаками. Облака находились над нами и под нами. Мы летели вслепую по приборам. Прекрасный летчик Байдуков великолепно справлялся со слепым полетом, уверенно вел машину.

Ранним утром 21 июля достигли Северной Земли. Шли все время по 80° северной широты. Окно в облаках позволило рассмотреть очертания какого-то острова. В этом месте повернули на материк, взяв курс на Нордвик—бухта Тикси. В очень тяжелых метеорологических условиях, пробиваясь сквозь сплошные облака, борясь с циклоном, вышли в Хатангский залив.

Отсюда мы взяли курс на реку Оленек, добрались до нее и пролетели до Лены. По Лене повернули к бухте Тикси. Не доходя до бухты 15—20 километров, взяли курс на Петропавловск-на-Камчатке, через хребты Якутии.

Летели мы на высоте 4.000—4.700 метров. Наступило кислородное голодание. Дышать на этой высоте было трудно. Но масок мы не надевали, так как имеющийся у нас запас кислорода был рассчитан всего на 6 часов полета. Мы берегли его для перелета из Петропавловска на материк, через Охотское море.

Охотское море, вечно покрытое туманом и облаками, представляло на нашем пути самый неблагополучный участок. Мы это предвидели и намеревались пересечь его на высоте 6.000 метров. Там кислород был необходим, а здесь можно было как-нибудь перетерпеть.

Якутию мы перелетели на высоте, доходившей до 4.700 метров. Шли над вершинами гор, представляющих бесконечную цепь скалистых пиков. Их вершины были освещены солнцем. Вышли мы в северной части Охотского моря и прямо через него взяли курс на Петропавловск-на-Камчатке.

Море было закрыто низкими облаками, и только на подступах к Камчатке облачная пелена как-то прорвалась, и мы увидели на морской поверхности четыре корабля. По нашим предположениям, они были посланы в море на всякий случай, для оказания нам помощи, если понадобится.

Долетев до Петропавловска, мы сбросили вымпел с запиской. Город был закрыт облаками. Лишь в самый последний момент он открылся нам из-за облаков, и нам удалось его сфотографировать с высоты 4.000 метров. Находясь над Петропавловском, мы дали радио товарищам Сталину, Молотову, Орджоникидзе, Ворошилову и Кагановичу и пошли наперерез через Камчатку и Охотское море к Николаевску-на-Амуре.

Над Охотским морем все время летели выше облаков, моря так ни разу и не увидели. Подлетая к Сахалину, снизились и пошли под облаками. Дождь, туман.

Отвратительная погода сопровождала нас и в Татарском проливе. Мы шли на высоте 20 метров. Дождь заливал все. Через передние стекла не было ничего видно.

Взглянул на часы. Мы уже летим около 56 часов. Чувствуется усталость. Сказываются и результаты кислородного голодания над Якутией.

Открываю бортовые стекла. Видимость улучшилась в стороны, но впереди попрежнему ничего не видно.

Говорю экипажу:

— Надо итти снова на высоту.

Набираю 2.500 метров. На этой высоте начинается тряска мотора и тряска самолета. Самолет обледеневает. Снова иду к земле. Выныриваю из облаков в 15 метрах от воды. Быстро определяемся. Мы находимся в районе острова Лангр.

Смеркается. На земле едва различимы предметы. В связи с создавшейся обстановкой и в соответствии с распоряжением тов. Орджоникидзе решил пойти на посадку. Осматриваюсь. На острове Лангр нет площадки для посадки. Рядом увидел узкую полоску земли, которая оказалась островом Удд. Уже в сгустившихся сумерках обнаружил возможность посадить машину на этот островок.

Отдал приказание выпустить шасси. В самый последний момент передо мной открылся овраг с водой. Я успел дать газ, перетянул машину через овраг и сел на отмель, покрытую морской галькой.

Машина цела. Вот и все.

В заключение мне хочется хотя бы в нескольких словах рассказать о своих друзьях. И Байдуков и Беляков — прекрасные, выдержанные товарищи, люди, блестяще владеющие своим делом, хладнокровные, волевые. Сменяясь и передавая управление Байдукову, я чувствовал себя совершенно спокойным и знал, что управление самолетом передано в надежные руки.

На протяжении всего нашего полета Байдуков и Беляков показали высокую работоспособность и неутомимость, несмотря на невзгоды, встречавшиеся на пути. Помимо управления самолетом, Байдуков помогал Белякову в его громадной штурманской работе. Ведь экипаж самолета состоял только из трех человек.

На острове Удд мы находимся уже сутки. Сегодня будем готовы к отлету. Посадка оказалась удачной, никаких поломок у самолета не было. Правда, взлетать с острова не легко. Но за это время уже выровнена и расчищена площадка для взлета. И завтра мы стартуем в Хабаровск.

А дальше—Москва, столица нашей родины, наш родной, великий Сталин, за которого мы готовы отдать жизнь.

Наш перелет показал, что для советской авиации нет предела в полетах ни по югу, ни по северу. Советские самолеты могут летать всюду и всегда. Маршрут перелета, в котором нам выпало счастье участвовать, был дан нашим великим Сталиным. Сталинский маршрут выполнен.

Имя Сталина, его забота о людях, его любовь к людям была питательной силой в этом перелете. Сталин был почетным штурманом нашего корабля. Его имя давало нам отвагу и энергию для совершения перелета.

Мы выполнили задание Сталина, потому что в мысли о нем мы черпали волю и силы для перелета. Мы летели не для личной славы. И я, и Байдуков, и Беляков являемся частицей единого 170-миллионного коллектива великой страны. Мы выполнили желание народа Советского Союза проложить Северный воздушный путь. Мы горды тем, что оправдали надежды своей родины.

(Передано по телеграфу из Николаевска-на-Амуре).

РАДОСТЬ ПЕРВОЙ ВСТРЕЧИ

(По телеграфу от специального корреспондента «Правды»)

НИКОЛАЕВСК-НА-АМУРЕ, 24 июля. Из Николаевска-на-Амуре до острова Удд надо лететь 30 минут над Сахалинским заливом. По левой стороне залива возвышаются высокие скалистые сопки. Они грозно выступают из тумана. С правого низменного берега залива не видно, над ним клубится густой туман, гонимый ветром из Охотского моря в залив. Первым открывается остров Лангр, заросший травой. Над ним прошел самолет Чкалова, совершая посадку, в сумерки 22 июля. В полутора—двух километрах дальше тянется узкая желтая песчаная коса — остров Удд. На нем спокойно, как на лучшем аэродроме, стоит машина героического экипажа.

В июле на Сахалинском заливе было только два солнечных дня. Остальное время — туман, дождь, порывистые леденящие ветры с Шантарских островов, из «ледяного мешка», как его называют дальневосточные пилоты, Охотского моря. Блестящая посадка без единой поломки на островке, покрытом галькой, с шероховатой поверхностью, да еще в тумане и в сумерках, восхищает летчиков Николаевска.

Сегодня, в 9 часов утра, на остров вылетел пограничный самолет с начальником областного управления НКВД тов. Липовским на борту. Чкалов и его товарищи все находятся у самолета на острове. Липовский был с важным поручением. Вблизи самолета «АНТ-25» собрались прибывшие и Чкалов. По поручению правительства в торжественной обстановке Липовский зачитал собравшимся текст приветствия товарищей Сталина, Молотова, Орджоникидзе, Ворошилова и Жданова. «...Вошли в Центральный Исполнительный Комитет Советов Союза с ходатайством о присвоении вам звания героев Советского Союза». Громкое «ура» в честь товарища Сталина, в честь героев родины разнеслось по Сахалинскому заливу. Горячие поздравления, об'ятия растроганных, взволнованных людей.

Затем состоялся товарищеский чай, устроенный здесь же, на острове. Чкалов беседовал с пилотами и пограничниками о самолете «АНТ-25», говорил о Туполеве, о людях, создавших прекрасную машину, о великом маршруте Сталина. Днем в Николаевске в честь героев обком партии и облисполком, областное управление НКВД, погранохрана Нижне-Амурской области дали торжественный обед, на котором первый тост Герой Советского Союза Чкалов провозгласил за великого Сталина, за великий советский народ.

Чкалов сегодня беседовал по прямому проводу с заместителем Наркомтяжпрома тов. М. Кагановичем. С телеграфа поступили десятки приветствий с разных концов страны в адрес экипажа «АНТ-25». Они выражают горячую любовь народа своим героям. Восторженные приветствия Чкалову прислали летчики Дальневосточного гражданского воздушного флота. Чкалов, выбравшийся сегодня в город на несколько часов, все время рвался обратно на остров. Вместе с секретарем обкома тов. Макининым, председателем Нижне-Амурского облисполкома тов. Топыго, начальником областного управления НКВД тов. Липовским он перелетел на остров Удд, чтобы сделать последние приготовления к завтрашнему полету.

Любопытная деталь: Чкалов достал с самолета лопату, чтобы отгрести гальку от колеса. Тотчас же к нему кинулись пограничники и краснофлотцы:

— Ваши руки, тов. Чкалов, нужны для другого дела. Отдыхайте, берегите силы, это мы сделаем сами.

Большой любовью и теплотой окружают героев трудящиеся Николаевска-на-Амуре. Их имена, их дело близко сердцу каждого...

В. ХОДАКОВ.



Самолет «АНТ-25»

МИХАИЛ БЕЛЯКОВ

Заместитель начальника Центрального управления единой гидрометеорологической службы СССР

МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ САМОЛЕТА «АНТ-25»

Метеорологические условия имели исключительное значение для перелета «АНТ-25». Трудности, которые создала погода отважной тройке пилотов, известны всей стране. Эти трудности уже позади, экипаж преодолел их с исключительным мужеством, и с честью выполнил задачу, поставленную товарищем Сталиным.

В чем же заключались эти трудности?

Самолет движется в атмосфере и, естественно, что всякие изменения ее состояния сказываются на полете.

Порывистый ветер вызывает толчки и броски машины, затрудняющие пилотирование и создающие недопустимую и неравномерную нагрузку на крылья. Опасность таких бросков усугубляется в случае, если машина перегружена.

Туман и низкая облачность, ниже высоты полета, скрывая землю, затрудняют ориентировку, принуждая вести машину по курсу, пользуясь только аэронавигационными приборами. Посадка на местности, закрытой туманом, невозможна. Сохранить правильность курса при длительном полете вне видимости земли весьма трудно. Это требует применения астрономической ориентировки, что на самолете представляет задачу далеко не легкую.

Полет внутри облаков или тумана, или полет ночью вне видимости земли ведется вслепую, и равновесие машины и правильность курса сохраняются только при помощи приборов. Пилотирование вслепую—дело, требующее длительной тренировки и большого напряжения сил летчика.

Наконец, полет в тумане, облаках, дожде или мокром снеге при температурах немного ниже нуля приводит к осаждению на поверхности самолета (на винте, на крыльях, на фюзеляже) слоя льда. Этот лед нарушает обтекаемость форм отдельных частей самолета и приводит к вибрации машины, затрудняя пилотирование. Лед, намерзающий на винте самолета, отрывается кусками, с силой ударяющими по крыльям самолета и могущими нанести повреждения. Сильное обледенение, как правило, приводит к вынужденной посадке самолета. Большое количество намерзшего льда может перегрузить машину до такой степени, что она не сможет держаться в воздухе. Обледенение было причиной аварий и катастроф в целом ряде перелетов, особенно в северных районах.

Надеяться, что ни одно из этих явлений не встретится на пути полета «АНТ-25», было, конечно, невозможно.

Экипаж отчетливо себе представлял, что выбрать для полета по столь сложному маршруту такой период, в который по всему пути встречалась бы хорошая погода, было невозможно. Приходилось заранее мириться с тем, что на том или ином этапе условия погоды будут неблагоприятны.

Поэтому нужно было из всех зол выбирать меньшее. Необходимо было иметь наиболее хорошие условия погоды в пункте вылета и на первом этапе полета—до острова Виктория. Машина тут как раз еще настолько перегружена горючим, что всякие толчки и броски в воздухе для нее очень опасны. В самом пункте вылета требовалось полное отсутствие ветра.

Такая погода установилась ночью и утром 20 июля. В это время в Москве был штиль, а путь до острова Виктория находился в сфере действия узкой полосы повышенного давления, вытянувшейся как раз в направлении полета. Дальше была вероятна встреча с циклонической деятельностью в районе Земли Франца-Иосифа и Северной Земли и на последнем этапе перелета — в районе Охотского моря и Дальневосточного края.

После тщательного обсуждения метеорологической обстановки с экипажем «АНТ-25» штаб перелета получил разрешение на старт.

Как известно, вся схема метеорологических условий по пути полета, установленная перед вылетом, оправдалась. Старт был дан при штиле, первый этап полета — до острова Виктория прошел почти при безоблачном небе, с хорошей видимостью и слабыми ветрами. К моменту поворота самолета с острова Виктория на Землю Франца-Иосифа наперерез трассе переместился с Северного Урала циклон. Циклон сопровождался низкой облачностью, туманами и осадками в районе Северной Земли и моря Лаптевых.

Это заставило героический экипаж «АНТ-25» более пяти часов пробиваться слепым полетом сквозь многоярусную облачность и обходить наиболее опасную центральную часть циклона. Самолет обледенел. С большим напряжением и настойчивостью экипаж с честью поборол возникшее препятствие, вышел к бухте Тикси и сообщил в очередной радиограмме о своей победе над Арктикой.

Дальнейший этап перелета над Якутией был более благоприятным, хотя значительная часть якутских гор была закрыта облаками. Идя на высоте 4.000 метров, самолет смелым броском, математически точно по заданному маршруту пришел к Петропавловску-на-Камчатке.

Над Петропавловском его встретило голубое небо. Но после поворота на запад погода снова начала портиться... Охотское море, имеющее чрезвычайно низкую температуру, является очень неблагоприятным по условиям погоды. Оно изобилует густыми туманами. Положение осложнялось обширным, резко выраженным циклоном медленно перемещавшимся с Манчжурии на северо-восток. Его влияние уже сказывалось на юго-западной части Охотского моря в районе острова Сахалина и города Николаевска-на-Амуре.

Циклон вызвал значительное ухудшение погоды как на подходах к острову Сахалину, так особенно во всем районе между Николаевском-на-Амуре и Читой. Туманы, порывистый ветер, дожди, низкая, лежащая на горах облачность — вот условия, создавшиеся на последнем этапе перелета. К тому же полет на этом этапе должен был происходить ночью. Экипаж, зная об этом, мужественно и неуклонно двигался вперед и прекратил полет только по прямому указанию тов. С. Орджоникидзе.

В итоге всей метеорологической обстановки экипаж самолета большую часть пути проделал, не видя земной поверхности, исключительно по приборам, несколько раз переходил в абсолютно слепой полет и, наконец, совершил изумительную посадку в исключительно трудных условиях.

Высокое мастерство в пилотировании и штурманском деле обеспечили блестящее решение задачи, по заслугам отмеченной высшей в СССР наградой.

Метеорологическое обслуживание перелета «АНТ-25» было организовано следующим образом. Центром обслуживания являлась главная аэрометеорологическая станция военно-воздушных сил РККА (ГАМС) в Москве. В своей работе ГАМС опиралась на метеорологические станции Главного управления Северного морского пути по побережью Северного Ледовитого океана и в Якутии и на сеть единой гидрометеорологической службы на Дальнем Востоке. Уже в конце июня станции каждые три часа давали ГАМС сведения о погоде по районам полета. По этим данным восемь раз в сутки составлялись карты погоды по трассе. Это позволило достаточно точно следить за ходом изменений метеорологических условий по маршруту и своевременно выбрать наиболее удачный момент для начала перелета.

Организация связи с самолетом предусматривала регулярное сообщение ему по радио из Москвы и Хабаровска всех сведений об изменении условий погоды. При обработке получаемых данных ГАМС пользовалась консультацией специалистов Центрального института погоды единой гидрометеорологической службы и Бюро погоды Главного управления Северного морского пути. Чтобы наиболее полно осветить условия погоды в восточной части маршрута, был организован прием метеорологических сводок от Аляски, Канады и США. Эти сводки принимались в Москве и в управлениях Гидрометеорологической службы во Владивостоке и Петропавловске-на-Камчатке.

Все это дало возможность составить перед стартом и дать экипажу самолета карту погоды по всему маршруту с указанием вероятных районов встречи циклонической деятельности и путей ее обхода. Следует отметить исключительную старательность и аккуратность работы большого коллектива метеорологов и наблюдателей метеорологических станций по пути полета, энергия которых обеспечила подробную и непрерывную информацию об условиях погоды по всему маршруту.

И вот полет начался.

Я так же, как и начальник ГАМС тов. В. И. Альтовский и его заместитель тов. А. П. Бердюносов, начиная с момента вылета, почти безвыходно находились в штабе перелета, непрерывно следя за изменением условий погоды по пути полета. Нам, авиационным метеорологам, особенно отчетливо было ясно наличие трудных условий погоды по пути полета. Вместе со всем штабом перелета мы остро переживали каждую неприятную метеосводку и с огромной радостью воспринимали каждую радиограмму, говорившую об очередной победе над стихией отважного экипажа самолета. На протяжении трех суток сон не шел на ум. Достаточно было закрыть глаза, чтобы представить себе краснокрылую птицу, смело борющуюся со стихией — как же можно было спать! Для меня это чувство обострялось тем, что на борту самолета находился мой брат А. В. Беляков.

После первого сигнала об ухудшении условий погоды на Охотском море и Дальнем Востоке штаб перелета поручил нам подробнейшим образом разобраться в создающейся обстановке с тем, чтобы можно было точно ориентировать экипаж о вероятных условиях погоды в конце маршрута. В это время самолет летел над Якутией.

Чтобы получить исчерпывающие сведения об изменениях условий погоды на Дальнем Востоке, мы с тов. Альтовским в присутствии тт. А. Н. Туполева и В. И. Чекалова ночью 22 июля вызвали к прямому проводу в Хабаровске начальника метеослужбы ОКДВА тов. Иванова и дежурного синоптика управления гидрометслужбы ДВК тов. Савицкого. Разговор с ними подтвердил наши опасения — район юго-западной части Охотского моря и весь Дальневосточный край были закрыты туманами и дождями. Было ясно, что полет и посадка в этом районе, особенно ночью, будут очень рискованными. А. Н. Туполев доложил об этом тов. М. М. Кагановичу. Последний немедленно прибыл в штаб перелета, познакомился с материалом и вместе с Туполевым, Альтовским и мной направился к тов. Орджоникидзе.

Наш доклад у тов. Орджоникидзе навсегда останется у меня в памяти. Нужно было видеть, с каким вниманием, с какой тщательностью тов. Орджоникидзе разбирался в каждой мелочи метеорологической обстановки. Во всем этом сквозила исключительная забота о геройском экипаже самолета, забота о человеке, о том, чтобы не допустить напрасного риска.

В это время самолет был уже на подступах к острову Сахалину. Решение тов. Орджоникидзе известно: убедившись в неблагоприятности условий погоды на последнем этапе перелета, тов. Орджоникидзе твердо предложил командиру «АНТ-25» тов. Чкалову полет прекратить и сделать посадку в пункте по его усмотрению.

Распоряжение было отдано во-время, так как самолет уже начал входить в зону обледенения и при дальнейшем движении над пересеченной местностью мог попасть в очень опасное положение.

Это распоряжение тов. Орджоникидзе явилось великолепной иллюстрацией исключительно сердечной заботы со стороны партии и правительства об отважном экипаже. Такое отношение к человеку возможно лишь у нас, в стране победившего социализма, в стране, которую спокойно и уверенно ведет от победы к победе вождь народов великий, мудрый Сталин.

КАК СОЗДАВАЛСЯ САМОЛЕТ «АНТ-25»

КОНСТРУКТОРЫ И СТРОИТЕЛИ

Самолет «АНТ-25», на котором товарищи Чкалов, Байдуков и Беляков совершили свой беспримерный полет, был спроектирован и построен в Центральном аэрогидродинамическом институте (ЦАГИ) под руководством А. Н. Туполева.

Прекрасные летные данные самолета были обеспечены самой схемой машины: моноплан, большое удлинение крыльев *) и убирающиеся в полете шасси. И одной из основных трудностей в конструировании самолета было именно создание крыльев с большим удлинением. Ведь в этом сравнительно небольшом об'еме крыльев нужно было поместить весьма значительное количество горючего, необходимого для осуществления дальнего полета. Другими словами, следовало сделать крыло-цистерну.

Для этого нам пришлось провести большую научную и экспериментально-исследовательскую работу по изучению вибрации крыльев. За это дело взялся инж. Беляев совместно с работниками аэродинамического отдела ЦАГИ. Их исследования послужили началом больших работ по вибрациям крыльев. И в настоящее время мы уже имеем довольно стройные методы расчетов на вибрацию.

Основное требование, которое пред'являлось к будущему самолету «АНТ-25», это — предельная дальность полета. Это привело к поискам мотора с минимально допустимой мощностью. Под руководством проф. В. Л. Александрова и инженеров А. В. Гришина и С. Л. Белкина для самолета был спроектирован специальный металлический трехлопастный винт. Винт, построенный на заводе им. Орджоникидзе, показал хороший коэффициент полезного действия. Инженерами Т. П. Сапрыкиным, Е. Л. Кожевниковым и А. Г. Агладзе под руководством М. Н. Петрова было спроектировано шасси, убирающееся в полете.

Сложные условия непрерывного дальнего полета, продолжающегося в течение нескольких суток, требовали от конструкторов особо внимательного подхода к размещению аэронавигационных приборов, их освещению и обогреванию в арктических условиях. Это было выполнено под руководством инж. А. А. Енгибарян инженерами Григорьевым, Роговым и Воскресенским. По радиоустановкам большая работа была проделана проф. Баженовым и инж. Гарусовым.

Наиболее значительный труд по проектированию самолета выпал на долю бригады инж. П. О. Сухого и Г. О. Бертош; эта работа была выполнена коллективом, среди которого следует отметить инженеров Н. А. Фомина, Д. Н. Осипова, Полепова, Черныховского, Ромейко-Гурко и др.

Большие и сложные работы были проведены по изучению расходов горючего и составлению графиков полетов. Это проделано инж. Е. К. Стоман, Тайц, Чесаловым и др. Проверка надежности двигателя, его лабораторные испытания, составление технических условий и контроль всех работ по мотору проведены под руководством инж. К. В. Минкнера и Розенфельда.

Ведущий инженер Е. К. Стоман вынес на себе всю тяжесть подготовки самолета к полету и всех предварительных испытаний.

Огромный опыт, накопленный коллективом при проектировании, постройке и испытании самолета «АНТ-25», будет использован при строительстве новых, мы надеемся — еще лучших машин, необходимых для социалистического строительства и для обороны нашей великой родины.

Заместитель главного конструктора ЦАГИ В. М. ПЕТЛЯКОВ.

*) Удлинением крыла называется отношение длины крыла к его ширине.

РАДИОСТАНЦИЯ

Успех перелетов на большие расстояния в значительной мере зависит от хорошо организованной радиосвязи. Поэтому, когда началась подготовка к блестяще завершенному теперь перелету товарищей Чкалова, Байдукова и Белякова, перед заводом имени Орджоникидзе была поставлена ответственнейшая задача: снабдить самолет «АНТ-25» такой радиостанцией, которая обеспечила бы надежную связь.

Коллектив завода с энтузиазмом взялся за выполнение порученного ему дела. Все работники завода понимали важное назначение станции и ответственность, которую несет завод за высокое качество ее работы.

Впервые в практике завода установленная на самолете радиостанция типа РД была изготовлена без предварительных лабораторных испытаний макета.

Общий вес станции не превышает 40 килограммов.

Наиболее ответственные агрегаты радиостанции—передатчик и приемник—специально разработаны для сверхдальней авиационной связи.

Передатчик имеет два диапазона: первый—от 80 до 50 метров и второй—от 40 до 25 метров. Мощность передатчика—около 10 ватт в антенне. Несмотря на столь малую мощность, передатчик обеспечивает сверхдальнюю связь при рациональном использовании особенностей распространения коротких волн.

Приемник радиостанции представляет собой пятиламповый супергетеродин с диапазоном от 33 до 60 метров, от 300 до 550 метров и от 1000 до 1800 метров.

Станция снабжена также радиополукомпасом «ЛИР». Этот полукомпас представляет собой специальный приемник с прибором, непосредственно показывающим пилоту отклонение от курса, выбранного на какую-либо работающую радиостанцию.

Монтаж и регулировка станции проводились при ближайшем участии отважных летчиков. Работники завода много раз выезжали на аэродром, где обучали летчиков пользоваться станцией. Специальный этот курс длился 12 дней.

Во время тренировочных полетов станция хорошо работала.

Разработали и отрегулировали станцию инженеры Глезерман, Гальперин, Смирнов и Аршинов. Вся работа велась под общим руководством инженеров Глезермана и Виноградского.

Директор завода им. Орджоникидзе М. ЯСВОЙН.

ВИНТ

Трансформируя мощность мотора, винт является одной из важнейших частей всякого самолета. На «АНТ-25» был установлен трехлопастный металлический винт особой конструкции. Он проектировался специально для дальних полетов. Работа велась под руководством начальника винтовой конструкторской бригады проф. В. Л. Александрова инженерами Гришиным и Белкиным.

Большой диаметр винта требовал осторожного подхода к конструкции лопастей, чтобы избежать вибраций самого винта. Бригада дала несколько вариантов винтов, один из которых и был реализован. Винт построен на заводах им. Орджоникидзе и им. Фрунзе. Большую помощь в строительстве оказали заводы-поставщики, давшие поковки трехлопастных втулок и весьма большие поковки лопастей.

В перелете винт работал безукоризненно. Мы продолжаем свою работу над улучшением качества винтов, которые будут двигать советские самолеты выше, дальше и быстрее!

Инженер-механик С. БЕЛКИН.

В чем особенности самолета

Полет на максимальную дальность пред'являет особые требования не только к конструкции, но и к аэродинамике самолета. Добиться беспосадочного полета на расстояние свыше 10.000 километров возможно только на самолете специальной архитектуры, на самолете, размеры и внешние формы которого строго подчинены соответствующим требованиям и условиям дальнего полета.

Прежде всего, необходимо обеспечить взлет перегруженной до предела машины. Затем, очевидно, необходимо обеспечить самолету максимальную экономичность, т. е. предельно уменьшить расход горючего на километр пути.

Анализ этого последнего условия приводит к требованию высокого аэродинамического качества самолета. (Под аэродинамическим качеством самолета понимают отношение под'емной силы к его лобовому сопротивлению). Для этого необходимо снабдить самолет таким крылом, которое обладает большой несущей способностью при малом лобовом сопротивлении. Эти условия лучшим образом осуществлены на самолете «АНТ-25», имеющем удлинение, превышающее больше чем в два раза удлинение современных транспортных самолетов.

Такое громадное удлинение вызвало целый ряд специфических трудностей в осуществлении конструкции крыла. Прежде всего, возник вопрос о вибрациях. Был известен ряд случаев, когда внезапно возникавшие в полете вибрации в течение одной—двух секунд разрушали самолет. Это явление наступает при так называемой критической скорости, имеющей для каждой конструкции определенную величину.

Решая эти вопросы применительно к самолету «АНТ-25» (а затем и применительно к скоростным самолетам), тт. Келдыш и Гроссман в аэродинамическом отделе разработали метод определения критической скорости и дали метод расчета, позволяющий определять влияние конструктивных параметров крыла на величину критической скорости.

Для уменьшения трения воздуха о поверхность крыла последнее было сделано с особой гладкой обшивкой, что, как показали испытания, дало существенное увеличение дальности полета самолета (до 7—8 процентов).

Существенную долю лобового сопротивления самолета составляет сопротивление радиатора, предназначенного для охлаждения мотора. Произведенные в ЦАГИ исследования привели к постановке радиатора в специальный тоннель под фюзеляжем. Дальний беспосадочный полет, протекающий как в Арктике, так и в обычных климатических условиях Союза, требует широкого диапазона регулировки охлаждения радиатора. Это требование было удовлетворено при помощи специальной двойной регулировки охлаждения радиатора.

Для посадки самолета на воду инженером П. В. Лебедевым был размещен внутри крыльев и капота самолета (по обеим сторонам мотора) целый ряд специально сконструированных баллонов из прорезиненной ткани. Все крыльевые баллоны связаны общей проводкой. Она смонтирована таким образом, что летчик может во время полета, нажимая ногой на педаль специального меха, в течение двух минут одновременно наполнить воздухом все крыльевые баллоны.

При вынужденной посадке на воду эта система обеспечивает плавучесть самолета в течение продолжительного времени.

Перелет героев-летчиков на самолете «АНТ-25» является исключительной победой советской авиации.

Инженеры А. СТЕРЛИН и А. МАРТЫНОВ.



Герой Советского Союза **Валерий Чкалов** в кабине тренировочного самолета во время полета.

Снимок сделан за несколько дней до старта Героем Советского Союза **Александром Беляковым.**

ШАССИ

Убранное в полете шасси снижает лобовое сопротивление и повышает дальность полета. Самолету «АНТ-25» нужно было дать убирающееся шасси. До этого самолетов с такими шасси в СССР не было.

Конструирование шасси для самолета было возложено на бригаду инженера М. Н. Петрова. В ее состав входили инженеры Т. П. Сапрыкин, Е. Л. Кожевников, А. Г. Агладзе и другие. Бригада много и тщательно работала под руководством А. Н. Туполева над созданием простой и совершенной схемы конструкции этого шасси.

Задача была осуществлена успешно. Испытания под'емного механизма шасси и его сочленений показали полную четкость и слаженность работы всех его частей. Все испытательные полеты «АНТ-25» производились с убранным шасси.

По требованию летчиков ручной механизм под'ема и спуска шасси был электрифицирован. Это свело работу пилота при под'еме и спуске шасси к нажиму кнопки на распределительном щитке.

Можно считать, что оборудование «АНТ-25» убирающимся шасси повысило дальность его полета приблизительно на 1.500—2.000 километров.

Инженер М. Н. ПЕТРОВ.

Топливо и масло

Особые условия дальнего беспосадочного перелета требуют тщательного подбора топлива и масла для мотора. Топливо при наименьшем удельном весе должно обладать наибольшей теплотворной способностью. Оно должно обеспечить работу мотора без детонации (взрывов), не должно содержать вредных для здоровья экипажа примесей.

Бригада работников Центрального института авиамоторостроения (ЦИАМ) специально выезжала в Баку и Грозный для отбора и проверки топлива. После многих испытаний был отобран «экстра-бензин», который в смеси с 30-процентным пиробензолом давал топливо, полностью отвечающее указанным выше требованиям.

Специальное масло, изготовленное по методу, разработанному ЦИАМ, и носящее название «аэроцизм», обладает хорошей смазывающей способностью, высокой стабильностью, что обеспечивало минимальный износ деталей и тем самым гарантировало надежность мотора.

Перелет показал, что коллектив Института авиационного моторостроения с честью справился с возложенной на него задачей — дать безукоризненно работающий мотор для длительного беспосадочного перелета. Коллектив института уверен, что ему в дальнейшем удастся усовершенствовать свои достижения и дать нашей авиации новые конструкции образцовых моторов.

Начальник ЦИАМ Н. И. БЕЛЯЕВСКИЙ.

Делать только отличные моторы

Мотор «М-34» собран для самолета «АНТ-25» небольшой группой монтажников нашего цеха. Среди них — кадровики Ручкин, Сафонов. Монтажники хорошо знают, что значит собирать моторы точно и аккуратно, не отступая ни на одну йоту от требований технических условий. Именно так был собран самолет для «АНТ-25».

Воодушевленные успехом этого героического перелета, мы, монтажники, ставим перед собой задачу еще лучше собирать моторы, давать только отличные моторы.

Мастер завода им. Фрунзе ДЕМЕНОВ.

АВАРИЙНОЕ СНАРЯЖЕНИЕ

Для подготовлявшегося героического полета московский завод «Каучук» при участии инженера ЦАГИ тов. Лебедева изготовил прорезиненную ткань, три спасательных костюма и три спасательных пояса.

Уже в изготовлении самой ткани, которая должна была обеспечить наибольшую воздухонепроницаемость и легкость костюмов и поясов, мы встретились с трудностями, которые были нами успешно преодолены.

Основное назначение костюмов и поясов заключается в том, чтобы на случай вынужденной посадки на воду пилоты могли неограниченное время свободно плавать и держаться на воде, оставаясь совершенно сухими.

Одно из важнейших достоинств поясов заключается в быстром автоматическом наполнении воздухом. Над конструкцией этих поясов и испытанием их в обстановке, близкой к условиям эксплоатации, пришлось много поработать инженерам цеха № 2 завода «Каучук» тт. Фадееву, Крюкову и Журавлеву.

Кроме того, мы изготовили для экипажа самолета специальную резиновую надувную лодку. Эта лодка уложена в компактный чехол, который легко можно повесить за спину. К лодке прикреплен баллон со сжатым воздухом. В случае необходимости, раскрыв одним рывком чехол, можно сбросить лодку с самолета, и баллон автоматически наполнит ее воздухом. Кроме того, лодка снабжена запасным ножным мехом, при помощи которого ее также можно надуть.

Обычная резиновая лодка может выдержать 6—7 человек. Конструкцию этой лодки мы изменили таким образом, что в нее можно погрузить до 1.200 килограммов. Сделали мы в ней также установку для паруса, киль и приспособление для руля. На лодке пилоты имеют возможность установить и радиостанцию.

Но все это снаряжение дает возможность спасти лишь экипаж. Чтобы держать на воде самый самолет, мы изготовили специальные резиновые баллоны. Эти баллоны вмонтированы в крылья самолета. В случае надобности пилот из своей кабины очень быстро наполняет воздухом все баллоны, которые таким образом превращаются в поплавки, поддерживающие крылья самолета на поверхности воды.

Два других баллона цилиндрической формы должны поддерживать мотор самолета. Расположенные около двигателя, они во время полета затянуты тонкой резиной, чтобы не создавать лишнего лобового сопротивления. В случае надобности резиновую оболочку разрывают, и баллоны автоматически наполняются воздухом.

Во всех этих работах конструкторского бюро цеха № 2 завода «Каучук» необходимо особо отметить заслуги работниц-стахановок тт. Денисовой, Серебряковой, Белобоковой.

Эти работницы, как и весь коллектив завода, гордятся успехами наших героев-пилотов, рады, что их крупица труда участвует в этом великом деле, шлют свой горячий привет героям, заверяют партию и правительство в готовности и в дальнейшем работать над конструкцией и изготовлением необходимых изделий для предстоящих полетов.

Директор завода «Каучук» НАЙГУС.
Начальник цеха № 2 О. ЗОРЦЕВА.

М. М. КАГАНОВИЧ

Начальник Главного Управления Авиационной Промышленности и заместитель Наркома тяжелой промышленности

Перелет «АНТ-25» и наши задачи

Три отважных сына нашей великой родины, преодолев огромные, неизведанные пространства сурового Севера, пересекши моря и океаны, тундры, леса и горы, прорвавшись через бурные циклоны и густые туманы, завершили исключительный по своему значению перелет, принеся на своих красных крыльях новую победу советской авиации и советской стране. В эти торжественные и волнующие часы и минуты мы, организаторы этого полета, отдаем себе полный отчет в том, что это только один из этапов нашего пути к созданию самой лучшей в мире авиации, самых лучших в мире самолетов.

Вопрос стоит перед нами так: нам нужно создать первоклассную качественную авиацию. Что это значит?

Три условия определяют значение качественной авиации: дальность, скорость и высотность. Это — основа основ современной авиации.

Авиация коренным образом изменила наше представление о расстоянии, о быстроте и высоте движения. В начале прошлого века сооружение первых железных дорог и возникновение пароходного сообщения произвели переворот в международных сношениях. Маркс и Энгельс неоднократно указывают на те изменения в экономике капиталистических стран, которые обусловливаются возрастанием скорости средств передвижения, сокращением пространственной отдаленности во времени, массовостью средств сообщения и т. д. В наше время эта революционная роль транспорта принадлежит в первую очередь авиации, она определяется успехами борьбы за овладение воздушными пространствами.

Мы имеем за последние годы исключительные доказательства наших возможностей преодоления пространств — в скорости, дальности, в высоте полета. Вспомним исторические, ставшие легендарными, перелеты Героев Советского Союза для спасения челюскинцев, непревзойденный полет тов. Громова по замкнутой кривой (75 часов в воздухе и 12.411 километров пройденного пространства), свежи в памяти высотные полеты Владимира Коккинаки. К этим именам, известным всей стране, к этим любимым всей страной героям воздуха сейчас прибавляются еще три славных имени — Валерия Чкалова, Георгия Байдукова, Александра Белякова.

Мы дали отважным пилотам самолет, сконцентрировавший в себе последние достижения авиационной техники и научной мысли. Уже один тот факт, что самолет прошел без посадки, подвергаясь различным климатическим и температурным условиям, столь огромный путь, достаточно говорит о выдающихся качествах конструкции.

Самолет «АНТ-25», на котором летели тт. Чкалов, Байдуков и Беляков, построен по проекту профессора А. Н. Туполева Центральным аэрогидродинамическим институтом (ЦАГИ).

История создания этого одномоторного гиганта, размах крыльев которого равен 34 метрам, заслуживает специального описания. Лучшие конструкторские силы рассчитывали и конструировали все детали машины, стремясь создать самолет предельной дальности. «АНТ-25» берет с собой колоссальный запас горючего, достаточный для полета без посадки на расстояние свыше 12 тысяч километров.

Немало сил положили рабочие и инженеры завода имени Фрунзе, построившие мотор для этого самолета. Исключительная ответственность работы мотора в длительном полете потребовала целой серии испытаний, применения последних достижений точной механики в изготовлении всех деталей.

Десятки заводов принимали участие в оборудовании самолета и подготовке его к этому перелету. Они подбирали топливо, давали жароупорную сталь, разнообразные приборы, делали колеса, металлические лопасти, шарнирные электрические лампы.

Трудно перечислить всех лиц, которые самоотверженно и честно отдали свои силы и знания этому самолету. Главным конструктором был тов. Туполев. Конструирование самолета было поручено бригаде инж. Сухого. Очень много сделали бригады инженеров Мошкевича, Погоскова, Петлякова, Некрасова. Ведущий инженер тов. Стоман и борттехник тов. Бердник, механики Караганов и Авданкин под руководством В. И. Чекалова тщательно подготовили самолет к перелету, сутками не отходя от машины. И успех замечательного перелета в значительной мере был создан также и руками этих товарищей.

Мы гордимся нашей авиационной промышленностью. Но, памятуя неоднократные указания нашего великого вождя и вдохновителя товарища Сталина, постоянные напоминания нашего непосредственного руководителя товарища Орджоникидзе, мы не зазнаемся. Мы знаем наши недостатки. Мы знаем, что нужно делать для поднятия нашей авиационной промышленности на новые высоты, и в этом залог наших будущих успехов.

Мы соорудили мощные авиационные заводы, снабдили их прекрасным оборудованием, создали могучую техническую базу для самолетостроения, но наши заводы еще не научились до дна использовать свою техническую мощь. Наша очередная задача— перевести самолетостроение на рельсы новой технологии, внедрить в наши авиационные заводы принципы общего машиностроения.

Главная и основная задача, стоящая перед авиационной промышленностью, — перевести производство на поточный метод, организовать конвейер и перейти к серийному выпуску машин.

Наши авиационные предприятия имеют *достаточную мощность. В этом отношении* нам незачем оглядываться на наших капиталистических соседей. Для нас вопрос заключается во внедрении новых производственно-технологических принципов в наше самолетостроение: чертежи, технические условия, допуска. Научиться правильно использовать материал. Механизировать процессы производства, полностью уничтожить кустарничество и полукустарничество в процессах создания самолета. Поставить на службу авиастроению пресс, штамп, молот, новейшее оборудование.

Обновленная производственная обстановка обяжет конструктора стать технологом. Она заставит его досконально изучить производство. Он научится рассуждать о конструкции самолета с точки зрения технологического процесса. Такие примеры мы уже имеем на наших заводах.

Успех борьбы заводов за устойчивую технологию тесно связан с качеством технического планирования по цехам. Не все директора наших заводов еще умеют это делать. Нам необходимы железная, четкая дисциплина и ровный производственный ритм. Мы должны каждый день знать: куда, на какой участок, какие необходимо подать детали, их количество и качество. Не терять деталей, не портить их, не путать карты технологии. Эти болезни организации производства мы должны ликвидировать так же, как их ликвидировали машиностроительные заводы.

Бурно развивающееся в авиационной промышленности стахановское движение поможет нам разрешить эти задачи и двинуть наше самолетостроение на путь дальнейшего и быстрого роста.

Авиационные заводы гордятся своими стахановцами. Для характеристики роли стахановского движения на авиационных заводах достаточно сказать, что в пересмотре старых норм приняло участие несколько тысяч стахановцев — рабочих, инженеров, конструкторов и техников. Пересмотр превратился в массовую борьбу за высокую производительность труда и за повышение качества продукции. Новые *нормы выработки установлены на 55 проц.* выше прежних норм, и эти новые повышенные нормы выполняются и перевыполняются подавляющим числом рабочих.

Следует, однако, оговорить, что борьба за освоение новых норм еще далеко не закончена. Есть заводы, где процент рабочих, не выполняющих новые нормы, еще высок. Мы должны форсировать проведение в жизнь тех организационных и технических *мероприятий, которые были намечены* при пересмотре норм. Вопрос здесь сводится к улучшению технологических процессов, режима обработки (увеличение скорости резания, подачи и т. д.) и к лучшей организации рабочего места.

Но самое замечательное, что следует отметить в жизни авиационных заводов за последний период, — это вспыхнувшая с новой силой борьба за отличное качество продукции. «За стопроцентное качество!» — под этим лозунгом развернулось на заводах движение стахановцев-отличников. Имена тт. Прокудина, Бурова, Корнеева с завода им. Фрунзе и других инициаторов соревнования за высокое качество пользуются широкой популярностью среди рабочих авиазаводов. Отличники добились прекрасных результатов. Все меньше слышится жалоб от приемщиков на дефекты в окончательной сборке. Но все же брак еще велик, и борьба с браком остается нашей важнейший боевой задачей.

Имея таких прекрасных летчиков, как Чкалов, Коккинаки, Байдуков, как все Герои Советского Союза и сотни других, было бы просто позором дать им машину с какими-нибудь, даже самыми незначительными, дефектами. Это было бы преступлением перед страной, перед нашими героическими, самоотверженными кадрами, которых воспитала и воспитывает партия, которых лелеет и пестует наш великий вождь товарищ Сталин.

Созданная нами огромная материально-техническая база для самолетостроения, качественный рост решающего фактора на производстве — живой человеческой силы: стахановцев, рабочих, инженеров, конструкторов и техников—должны обеспечить нам успех в борьбе за качество. Советский самолет должен быть лучшим в мире — вот лозунг, который остается путеводной нитью в работе всех предприятий авиапромышленности. Этого требует от нас товарищ Сталин, и это требование—закон для всего коллектива работников авиационной промышленности.

Об этом же должны помнить и все заводы-смежники.

Самолет, предназначенный к преодолению больших пространств, большой скорости, к под'ему на большие высоты в разнообразных атмосферных условиях, не будет полноценным, если не будет снабжен высококачественными автомат-пилотами, радиопеленгаторами, радиостанциями, приборами для управления и т. д. Здесь для нас еще непочатый край работы.

*Наша авиапромышленность сумела снаб*дить героическую тройку — Чкалова, Байдукова и Белякова для их длительного беспосадочного перелета—прекрасной машиной «АНТ-25». Машина эта блестяще выдержала испытание. Но этот же перелет ставит перед нашими конструкторами, перед нашей авиационной техникой ряд новых и серьезных проблем. Обледенение самолета—враг нашей полярной авиации. Как бороться с этим врагом? Изобрести, создать противоядие против этого страшного бича арктических перелетов—это ли не новая, богатая перспективами задача для научно-исследовательской работы в области авиации?

Подробное изучение последних блестящих достижений в советской авиации выдвинет перед нашими заводами, перед нашими заводскими кадрами немало таких задач. Они будут разрешены.

Советская авиация была и остается вестником мирной политики Советского Союза. Сильная и могущественная авиация нам нужна прежде всего для культурного единения между братскими народностями, населяющими нашу страну, для охраны их мирного труда.

Но эти же самолеты в случае опасности извне могут превратиться в грозное орудие против наших врагов. И если враги наши рассчитывают на нашу техническую отсталость в области самолетостроения, — они просчитаются. Советские самолеты будут летать дальше, быстрее и выше всех. Советские самолеты, если этого потребует родина, настигнут врага, где бы он ни был, куда бы он ни укрылся.

* * *

Только-что закончившийся исторический перелет был предметом особенного внимания и заботы руководителей нашей партии, нашего правительства. Товарищ Сталин интересовался ходом подготовки к перелету, лично давал указания командиру самолета тов. Чкалову. С отцовской любовью следил товарищ Сталин за каждой весточкой, которую провода приносили за тысячи километров от героического экипажа. Горячие приветствия, посланные товарищами Сталиным, Молотовым, Орджоникидзе, Димитровым отважным летчикам, вызвали прилив бодрости и энергии в сердцах всех, кто работает в области авиационной промышленности. Каждый почувствовал гордость и вместе с тем огромную ответственность за судьбы нашей авиации.

Когда получилась радостная весть о благополучной посадке обледенелого самолета на маленьком клочке советской земли, товарищи Сталин и Орджоникидзе поручили мне передать от них первое приветствие героям и поздравить их с победой. Я был счастлив выполнить это поручение. Я знал, что этот привет нашего вождя товарища Сталина и командарма тяжелой промышленности товарища Орджоникидзе отражает чувства и переживания всей страны и вызовет во всей стране новые волны энтузиазма в борьбе за осуществление идеалов нашей партии, за победу дела Ленина — Сталина.

На 20 июля всего по Союзу скошено 24.372 тыс. гектаров колосовых культур

СВОДКА НАРКОМЗЕМА СССР, НАРКОМСОВХОЗОВ И НАРКОМПИЩЕПРОМА СССР О ХОДЕ УБОРКИ КОЛОСОВЫХ НА 20 ИЮЛЯ 1936 Г.

РЕСПУБЛИКИ, КРАЯ И ОБЛАСТИ.	Скошено. Всего: Тысяч га	Скошено. Всего: В % к плану	Скошено. В том числе: В колхозах (В % к плану)	Скошено. В совхозах: НКСХ (В % к плану)	Скошено. В совхозах: НКЗ (В % к плану)	Скошено. В совхозах: НКПП (В % к плану)	Обмолочено. Всего: Тысяч га	Обмолочено. Всего: В % к скошен.	Обмолочено. В том числе: В колхозах (В % к скошен. площ.)	Обмолочено. В том числе: В совхозах НКСХ (В % к скошен. площ.)	В колхозах: Связано и убрано комбайнами (В % к скошен. площ.)	В колхозах: Заскирдовано, сложено под навес, вывезено и убрано комбайн. (В % к скошен. площ.)	Убрано комбайн.: Машинно-тракторн. станциями в колхозах (В % к плану)	Убрано комбайн.: В совхозах НКСХ (В % к плану)
Ленинградская обл.	107	9	10	4	—	—	3	3	3	—	99	15	—	—
Западная область	488	24	25	21	8	12	14	3	3	17	75	24	—	11
Московская обл.	902	34	37	16	10	16	97	11	10	74	88	38	10	14
Калининская обл.	145	12	13	21	—	10	—	—	—	4	81	20	—	3
Ивановская обл.	35	5	5	0,3	—	—	1	3	3	—	89	6	—	—
Ярославская обл.	15	2	2	—	—	—	—	—	—	—	100	7	—	—
Горьковский край	196	8	9	9	—	—	1	1	1	11	90	8	3	7
Кировский край	12	1	1	—	—	—	—	—	—	—	67	—	—	—
Татарская АССР	244	11	11	4	1	—	3	1	1	8	88	2	1	1
Куйбышевский край	841	19	21	5	7	6	77	9	8	44	86	22	6	3
Оренбургская обл.	111	4	5	1	2	1	49	44	43	96	66	55	5	1
Воронежская обл.	1494	42	44	16	17	28	207	14	12	63	94	29	22	12
Курская область	1103	42	43	16	18	33	87	8	7	44	90	24	14	11
Саратовский край	835	23	24	16	3	10	367	44	41	80	68	61	23	15
Сталинградский край	924	32	34	20	20	22	469	51	48	84	52	73	35	19
Азово-Черном. край	2785	55	59	32	51	65	1259	45	41	89	59	48	57	31
Северо-Кавказ. край	946	43	47	28	39	47	361	38	33	81	55	42	44	24
Крымская АССР	570	73	76	58	79	100	404	71	69	96	67	81	84	57
Казахская АССР	184	5	5	3	23	6	54	29	24	96	23	46	3	4
В т. ч. Алма-Атин. обл.	4	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» Зап.-Казах. »	35	12	15	—	—	—	8	23	24	—	21	65	—	—
» Южно-Казах. »	145	31	29	31	—	—	46	32	25	96	25	43	—	—
Киргизская АССР	79	11	12	10	41	54	26	33	32	54	28	51	52	11
Украинская ССР	9854	63	69	34	39	47	2659	27	25	81	84	34	48	31
В т. ч. Киевская обл.	1469	74	77	41	56	—	127	9	9	12	88	22	45	18
» Черигов. »	705	62	66	38	44	—	38	5	5	8	88	20	29	10
» Винницкая »	1396	81	84	46	64	—	164	12	11	18	86	26	41	27
» Харьков. »	1648	62	68	23	13	—	238	14	14	36	98	19	34	10
» Днепропетр. »	1847	58	64	33	42	—	847	46	44	83	73	47	52	30
» Одесская »	1883	64	72	48	73	—	970	52	47	94	79	55	56	48
» Донецкая »	696	39	43	17	20	—	219	31	30	78	71	34	32	15
» АМССР	220	69	77	—	—	—	56	25	26	—	98	42	67	—
Белорусская ССР	975	47	50	27	13	—	57	6	6	3	93	58	—	10
Азербайджан. ССР	469	64	70	76	84	96	142	30	30	100	—	—	148	79
ССР Грузии	105	25	29	—	43	57	22	21	21	—	81	68	92	—
ССР Армении	24	7	8	—	—	15	4	17	19	—	81	58	18	—
Узбекская ССР	636	51	50	91	88	49	359	56	53	90	—	—	144	82
Туркменская ССР	105	65	57	66	61	—	48	46	44	43	—	—	120	50
Таджикская ССР	188	38	40	60	57	37	90	46	48	85	—	—	—	58
ИТОГО по СССР	24372	27	29	17	23	32	6860	28	26	81	78	39	27	16
Было на 15.VII—36 г.	13836	16	17	8	12	17	3616	26	24	84	78	28	16	8
Было на 20.VII—35 г.	16983	20	21	19	27	20	3579	21	17	68	51	30	—	—

Примечание: По ССР Грузии — сведения на 15 июля.

ПЕРЕДОВЫЕ КОЛХОЗЫ

ХАРЬКОВ, 24 июля. **(Корр. «Правды»).** Урожай зерновых культур в Харьковской области в этом году значительно превзошел урожай предыдущих лет. В прошлом году урожай в 120 пудов пшеницы с гектара был собран только в нескольких колхозах. Теперь же таких колхозов десятки. Артель «Пятирiчка», Сахновщинского района, собрала по 250 пудов озимой пшеницы с гектара, артель имени Косиора собрала по 138 пудов, артель имени 12-летия Октября, Красноградского района,—по 150 пудов, артель «За культурне життя» —по 180 пудов ячменя с гектара.

В Зеньковском районе колхоз «Нове життя» собрал с 22 гектаров по 180 пудов озимой пшеницы.

—o—

НОВЫЙ СОРТ ПШЕНИЦЫ

ВИННИЦА, 24 июля. **(Корр. «Правды»).** На опытной сельскохозяйственной станции в селе Немерчи (Винницкая область) работник станции Ковалевский вывел новый высокоурожайный сорт озимой пшеницы «заря». На участке станции в 80 гектаров в этом году собран урожай в среднем 40—42 центнера с гектара, а с отдельных гектаров по 50 центнеров. На других участках станции урожай «зари» собран в пределах 30 центнеров с гектара.

В ГОСТИ К ТЫСЯЧНИЦАМ

КОПАЙГОРОД, 24 июля. **(Корр. «Правды»).** В Винницкую область прибыла делегация хлопкоробов из братских республик Туркмении, Казахстана, Азербайджана. Среди делегатов орденоносцы-бригадиры колхозных бригад Ораз Клыч Нияз, Ашир Ходжат и др. Делегация прибыла для ознакомления с опытом пятисотниц-тысячниц в борьбе за рекордные урожаи свеклы.

Делегация осмотрела Винницкий суперфосфатный завод, побывала в крупнейшем в Винницкой области свекловичном колхозе имени Ворошилова, собирающем в нынешнем году со своих плантаций средний урожай не менее 500 центнеров с гектара. В колхозе состоялась встреча делегации с звеньевыми — орденоносцами Христиной Байдич, Мариной Пилипчик, Катериной Андрощук, Стецюк.

Два дня делегаты пробыли в Копайгородском районе, подробно знакомясь с работой Винницкой областной опытной сельскохозяйственной станции в селе Немерчи.

Делегаты заявили, что обработка свеклы и хлопчатника схожа. В частности делегаты перенимают опыт колхозниц Винницкой области — многократной повторной подкормки растений вплоть до самой уборки урожая, опыт хранения и употребления местных удобрений.

В свою очередь колхозницы Немерчанского колхоза учли критические замечания делегации.



Казакская АССР. Начальник команды снайперов казахского национального полка лейтенант тов. **Кармен Исмагулов** на тренировочных занятиях.

Фото В. Чемко.

Собрание поправило райком

На партийное собрание в чугунолитейном цехе Челябинского тракторного завода явился секретарь Ленинского райкома тов. Шнитман.

Собрание дало райкому серьезный урок. Тов. Шнитман так и заявил:

— Признаю свою ошибку, вскрытую вами. Многому научило меня собрание. Ваш урок учту в дальнейшей работе по обмену партийных документов.

Заявление секретаря райкома принято было к сведению, однако в решении записали, что тов. Шнитман поступил неправильно, не обменяв документа Аграфене Ждановой из-за мнимой ее пассивности.

Секретарь Ленинского райкома тов. Шнитман отнюдь не по своей инициативе поручил общему собранию судить о том, пассивны ли Аграфена Жданова и Степан Вишняков, которых он считал необходимым исключить из партии.

В самом деле, о Степане Вишнякове Шнитман сделал такое заключение:

— В партию попал случайно, был членом и переведен комиссией по чистке в кандидаты за политическую безграмотность. В школу не ходит, партийных обязанностей не несет, оторвался от парторганизации.

Словом, речь идет о глубоко пассивном человеке.

И вот, к удивлению секретаря райкома, собрание по-иному оценило Вишнякова. Может ли быть пассивным стахановец, за три года из землекопа ставший лучшим вагранщиком цеха? Требования устава Вишняков выполняет честно, но он малограмотен и требует внимания, помощи. А секретарь парткома Белов... не знает его в лицо! Да и Вишняков не знает в лицо секретаря парткома.

Конечно, об исключении Вишнякова на собрании не могло быть и речи, но ему дали сильную встряску. Самое ценное, что критиковали его коммунисты примерно такого же уровня подготовки.

Горячо говорила тов. Ефимова:

— Я такая же малограмотная, как ты, но учусь, не отступаю. Думать все время надо, на том ли ты уровне стоишь. Чаще спрашивай себя — не отстал ли, не пропустил ли чего-нибудь?

Тов. Полуян долго стыдил Вишнякова:

— Ты молодой, а мне 55 лет, но смотри, как я рву свою малограмотность.

Взволнованно говорил кузнец Шишкин. Он в претензии на Вишнякова, ушедшего из кружка.

Товарищи обвиняли парторга и партком в слабой работе с отдельными коммунистами. В итоге собрание решило, что нет оснований лишать Вишнякова звания кандидата партии.

Кандидата Аграфену Жданову секретарь райкома тоже представлял себе как самую пассивную. А за плечами у Ждановой 32 года производственного стажа. Это глубоко преданный партии человек, исключительно добросовестный, дисциплинированный. Она учится (пропагандист дал ей хорошую оценку) и вполне достойна перевода в члены партии.

Такой предстала «пассивная» перед секретарем райкома после собрания. А было так: в короткой беседе тов. Шнитман предложил ей что-нибудь написать, например: «Я пришла в райком». У Ждановой больные руки, писать красиво не может, растерялась, начертила закорючки. Разволновалась и не смогла ответить на политические вопросы. Если бы не состоялось собрание, бюро райкома исключило бы, конечно, Жданову из партии.

Коммунисты цеха были очень довольны подобной возможностью активно участвовать в обмене и потребовали от райкома крутой перестройки методов его работы...

М. МОЦЕНОК.

Челябинск.

ВЫСТАВКА ПАМЯТИ товарища АРТЕМА (СЕРГЕЕВА)

ХАРЬКОВ, 24 июля. **(Корр. «Правды»).** Сегодня исполнилось 15 лет со дня смерти одного из организаторов и руководителей харьковских большевиков, бесстрашного революционера тов. Артема (Федора Андреевича Сергеева).

Он погиб 24 июля 1921 года, при железнодорожной аварии, на 104-й версте от Москвы по Курской железной дороге.

В центральном Украинском музее революции открывается выставка, посвященная памяти тов. Артема.

ВСЕНАРОДНОЕ ОБСУЖДЕНИЕ ПРОЕКТА КОНСТИТУЦИИ СОЮЗА ССР

Попробуйте потягаться с нами, господа Щенявские!

Мы, звеньевые-тысячницы колхоза имени Калинина (село Капустяны, Тростянецкого района, Винницкой области), при царском режиме работали на плантациях помещика-сахарозаводчика пана Щенявского. За нашу тяжелую, каторжную работу получали гроши. Агротехника на плантациях у пана Щенявского была низкая, и поэтому урожаи свеклы не превышали 80 центнеров. Бывали и такие годы, когда снимали по 12 — 25 центнеров свеклы с десятины. Но пан Щенявский не был в накладе. Эксплоатировал он нас, своих наймичек, так зверски, что даже и при низких урожаях оставался в барышах.

После Октябрьской социалистической революции, когда мы прогнали панов, немецких оккупантов, петлюровцев и других врагов народа, земля перешла в единоличное пользование крестьян, но высоких урожаев мы никогда не собирали. Не под силу было крестьянину обработать как следует землю, ухаживать за ней по всем правилам агротехники. Только при колхозном строе перед нами открылся путь к богатым урожаям, путь к зажиточной, культурной жизни.

Не скроем, положение в нашем колхозе было тяжелое: в 1933—1934 гг. 400 колхозников оставили колхоз и выехали из села. Рабочих рук в колхозе стало мало, работать было некому. Но мы твердо стояли на колхозном пути, были уверены, что наша возьмет. И не прогадали, не ошиблись. С конца 1934 года положение начало улучшаться. Сказались забота и организующая рука нашей родной большевистской партии. Слово товарища Сталина о путях колхозной жизни глубоко запало в наши души.

Колхозы начали быстро подниматься в гору. А тут еще услышали мы про Марию Демченко, про ее обещание товарищу Сталину собрать пятьсот центнеров свеклы с гектара. Наши колхозницы стали равняться по ней, лучше работать. Прошлой осенью впервые по всему Тростянецкому району собрали урожай в 140 центнеров с гектара. Такому урожаю все удивлялись.

Весной нынешнего года в нашем колхозе и по всему Тростянецкому району пришли в движение колхозницы. Такой работы, таких удобрений никогда раньше не знала тростянецкая земля, закрепленная теперь в вечное пользование за колхозами района.

На наших плантациях творятся чудеса. Считавшаяся неплодородной наша земля сулит в этом году небывалые, невиданные урожаи. В нашем колхозе самый последний участок даст урожай 500 центнеров свеклы с гектара. А на делянках наших звеньев мы надеемся взять больше тысячи центнеров с гектара. И так по всем колхозам Тростянецкого района, два года назад самого отсталого района Винницкой области. Нас радует и состояние зерновых. По всему видно, что урожай хлебов будет небывало высокий.

Мы читали сталинский проект новой Конституции. В нем выражено наше движение вперед, наш рост, наша счастливая, богатая и радостная жизнь.

Что будет дальше? Ничто не может остановить движение великого советского народа вперед, к могуществу и славе великой родины, руководимой любимым вождем народов товарищем Сталиным.

До революции мы были малограмотными, а то и вовсе неграмотными. А наши дети учатся в средних школах и институтах. Младший брат звеньевой Коржинской кончил педагогический институт и теперь сам обучает в школе детей колхозников. В стране Советов будет самый образованный, самый просвещенный, самый культурный народ. Дорогу к свету и знанию открыл нам наш Сталин.

Мы вооружаемся самой передовой техникой, мы обгоняем все когда-то передовые капиталистические страны. Мы горды тем, что на наших свекловичных плантациях соберем урожай, какого никогда не было и не может быть в капиталистических странах.

Попробуйте потягаться с нами, господа Щенявские, бежавшие из нашей социалистической цветущей Украины в фашистскую Польшу!

Весь народ как один станет на защиту нашей родины. Если кто посмеет на нее напасть, наш отпор будет сокрушительным и непобедимым. А непобедимы мы потому, что ведет нас по пути счастливой, радостной, зажиточной и культурной жизни наш родной, дорогой товарищ Сталин.

Звеньевые-тысячницы колхоза имени Калинина, села Капустян, Тростянецкого района: Матрена Молчан, Василиса Коржинская, Елена Оршко, Варвара Шилова.

О работе пленумов Совета

В главе VIII проекта Конституции говорится, что в краях, областях, автономных областях, округах, районах, городах, селах органами государственной власти являются Советы депутатов трудящихся. Статья 99-я раз'ясняет, что Советы депутатов трудящихся избирают исполнительные комитеты. Однако, нигде не указано, каков порядок работы Советов, то-есть сколько раз в году собираются пленумы Советов, решается ли этот вопрос соответствующим исполнительным комитетом и т. д.

Я предлагаю дополнить главу VIII проекта Конституции следующей статьей: «Исполнительные комитеты краев, областей, автономных республик, округов, районов, городов, сел (станиц, деревень, хуторов, кишлаков, аулов) созывают пленумы Советов депутатов трудящихся — в краях, областях, автономных областях, округах и районах — 4 раза в год, в городах и селах (станицах, аулах, деревнях, хуторах, кишлаках) — по усмотрению председателей Советов депутатов трудящихся, но не реже одного раза в 2 месяца. Внеочередной пленум Совета депутатов трудящихся может быть созван по требованию 1/3 депутатов Совета трудящихся».

С. ШНЕЙМАН.

Запорожье.

Дополнения и поправки к проекту Конституции

(Из писем, поступивших в редакцию)

Конец 47-й статьи я предлагаю так сформулировать: «При отсутствии согласного решения двух палат, Президиум Верховного Совета СССР распускает Верховный Совет СССР и назначает новые выборы, одновременно опубликовав, в чем выразились разногласия между палатами».

Москва. **О. Колович.**

Статья 42-я говорит о том, что Совет Союза избирает председателя Совета Союза и двух его заместителей. Считаем, что Совет должен избрать также секретаря.

Красноармейцы **И. Назаренко, А. Золотарев** и др.

Предлагаю статью 121-ю проекта Конституции дополнить следующим образом: «Право на высшее образование имеют все граждане в возрасте до 40 лет».

Москва. **А. Гусева.**

Надо дополнить VIII главу проекта Конституции следующей статьей:

«В Советах трудящихся образуются секции и депутатские группы, действующие по положению, разработанному союзными республиками».

Днепропетровск. **З. Вегер.**

МЕСТНАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ УКРАИНЫ УВЕЛИЧИВАЕТ СВОЮ ПРОГРАММУ НА ДВЕСТИ ТРИДЦАТЬ МИЛЛИОНОВ РУБЛЕЙ

Местная промышленность Украины выполнила план за первое полугодие и дала по выпуску продукции прирост по сравнению с первым полугодием 1935 года на 42,7 проц. Выполнено задание по производительности труда и снижению себестоимости.

Однако у местной промышленности Украины остались неиспользованные крупнейшие резервы, в первом полугодии 1936 года большинство отраслей работало неудовлетворительно.

Ряд областей — Днепропетровская, Винницкая, Черниговская свои планы не выполнили. Проведенные Наркомместпромом Украины отраслевые конференции выявили неиспользованные резервы, дающие возможность значительно увеличить дополнительный выпуск продукции.

Поставленный «Правдой» вопрос об увеличении выпуска товаров ширпотреба является вполне правильным и своевременным. Наркомместпром Украины, проверив возможности, которые имеются в местной промышленности, считает вполне возможным во втором полугодии дать дополнительно товаров широкого потребления к утвержденному союзным правительством плану (вместе с ранее произведенным увеличением плана согласно постановлению Совнаркома Украины и ЦК КП(б)У) на общую сумму 230 млн рублей в отпускных ценах промышленности.

Основных видов изделий будет выпущено: обуви—2,4 млн пар, различных изделий кожгалантереи на сумму 4 млн. 300 тыс. рублей, шерстяных тканей—226 тыс. метров, трикотажного белья—1.616 тыс. штук, верхнего трикотажа—228 тыс. штук, по швейной промышленности—на 43 млн рублей, фарфоро-фаянсовых изделий (тарелок, блюдцев с чашками, полукружек)—до 12 млн. штук, различных изделий стекольной промышленности—13,5 млн. штук, по мебельной промышленности (шкафы, диваны, буфеты, столы, стулья и другие изделия)—на сумму 15 млн. рублей, карандашей—17 млн. штук, музыкальных инструментов — на 3.825 тыс. рублей, разных изделий из пластмассы — на сумму свыше 17 млн. рублей и других изделий широкого потребления.

В значительной мере указанное дополнительное количество изделий ширпотреба, и в первую очередь кожобувной, швейной, текстильной, трикотажной промышленности, будет выпущено за счет экономии в расходовании сырья и материалов.

Нарком местной промышленности УССР АЛЕКСЕЕВ.

Летом... на санях

Секретарь Вятско-Полянского райкома партии тов. Медведев (ст. Вятские Поляны, Кировского края) прислал нам следующее телеграфное сообщение:

«Кирлес» не обеспечил тракторные телеги для вывозки леса наковочным железом. А без этого телеги не в состоянии работать. Поэтому он обязал заготовителей вывозить лес летом на санях. Из-за этого тракторы везут всего по 6 кубометров. Себестоимость такой вывозки на расстоянии 4 километров вместо плановой в 3 рубля поднялась до 25 рублей. Никакие протесты перед трестом «Кирлес» не помогают. При такой практике Наркомлес никогда не улучшит свою работу».

Действительно, более чем странный способ перевозки леса летом на санях применяют лесобюрократы Вятско-Полянского района. Видно, что тресту «Кирлес» никак не помог недавно закончивший свою работу Совет при наркоме лесной промышленности. Не помог ему и приказ наркомлеса от 14 июля с. г. о том, как надо наиболее рационально использовать тракторы на лесозаготовках.

Может быть Наркомлес заставит свои организации вспомнить о том, что прошлогодний снег давно уже сошел?

АЛ. КОЛОСОВ

Человек улыбнулся

...На вагоне написано, что он — «для некурящих», но уже там и сям попыхивают крученки, трубки, папиросы. Душно, пыльно, темно.

...Пассажиры ложатся спать в дождевиках, пальто и фуражках, а под головы кладут саквояжи, узлы, даже корзины. Иной скептик, повернувшись к соседям спиной, устанавливает веревочкой связь между своими брюками и ручкой чемодана: буде какой-нибудь жулик потянет чемодан, веревочка просигнализирует.

...Одна уборная не работает, потому что труба лопнула, а возле другой — не убывающая и очень нервная очередь.

...А глубокой ночью в разных местах и на разных высотах мятутся спичечные огоньки: «Клопы, представьте себе...»

Вот так мы и ездили, бывало, из Москвы в Воронеж, из Москвы в Елец, из Орла в Сталинград, из Белгорода в Ворожбу...

Издавна, еще с дореволюционных пор, эти магистрали считаются третьестепенными, совсем незначительными: ползут составы, и ладно...

* * *

До отхода поезда Москва—Воронеж осталось десять минут. Среди пассажиров, спешащих к вагонам, легко приметить людей с затуманенными и даже скорбными лицами. Это те, которым уже не раз приходилось ездить из Москвы в Воронеж, из Воронежа в Москву.

У входа они на мгновенье задерживаются: «М-гг! Вот так штука!»

Синяя дорожка, синие занавески, на столиках — дымчатые скатерти. И пальмы. Поблескивают графины, пепельницы, на каждом столике — лампа с приятным абажуром. В купе — тоже коврики, но не синие, а дымчатые, как скатерти.

Полы, стены, окна и даже потолок так промыты, что вагон выглядит будто только-что окрашенный.

Впрочем, вон сидит человек, которому, видимо, все равно: ковры ли тут и пальмы или битый кирпич, бурьян и лягушки. Он мрачен и недвижим. У него запущенная болезнь почек, он ездил к профессору, тот сказал, что нужна операция, и назначил день, когда больной снова должен приехать в Москву.

Сейчас пассажиру кажется (позднее он расскажет об этом), что профессор что-то утаил от него. Пассажир пытается склеить из обрывков разговора с профессором и даже из профессорских жестов смертный приговор себе. Это ему удается.

Первая остановка — Кашира. В вагон вошли два колхозника, отец и сын. Вошли они с большими мешками, отец нес, кроме того, пилу и два новеньких, еще не захватанных рубанка.

— Ну, куда прешь! — озадаченно проговорил отец, задержавшись у входа.

У парнишки лицо тоже недоумевающее

— Так она же сказала — сюда.

— Мало ли чего, не разобрамши-то. Вертай давай.

Тут вошла проводница, удивилась:

— Чего же вы, товарищи, вход-то загородили? Вот это место свободное, и это верхнее тоже свободное. Постели брать будете?

Отец, косясь на пальмы, на абажуры, на снежного отлива постели, пробормотал:

— Чего-то, будто, не сходится. Ты гражданка, вот посмотри у нас.

Девушка еще раз осмотрела билеты, сверила их с плацкартами: все сходится.

— Постели брать будете?

Отец сказал:

— Санька, тебя спрашивают.

Санька ответил:

— Не надо нам.

Старик засунул мешки и инструмент под лавку. Потом они сели рядком и долго молчали, недоверчиво поглядывая на коврики, цветы, на людей, передвигавших шахматные фигуры, шелестевших журналами.

— Доплаты, чай, требовать не будут? — тихо спросил отец.

Санька ответил:

— Сама же сказала, что билеты правильные.

— Ну, мало ли что сама. Может, она впервой и едет с таким вагоном. А вот главный пойдет, так...

Когда опять увидел проводницу, спросил:

— Мы, значит, все уплатили? Как полагается?

Пассажиры курили. Санька вынул махорку и бумагу. Скрутили по ножке, бережно засыпали табаком, однако, долго держали в зубах, не закуривая. Когда закурили, дым пошел густой, и не сизоватый, как у других пассажиров, а с желтым отливом. Старик прикрыл было крученку ладонью, но дым шел такой же.

— Пойдем за дверь, — сказал отец Саньке.

Они докуривали возле уборной.

Когда вернулись, увидели девушек с чаем, бутербродами и фруктовой водой.

— Горячего чайку, отец! — предложила девушка.

Цена оказалась сходная. Санька взял бутылку клюквенной воды, а отец—сразу пять стаканов чая. Старик скоро разопрел, оживился, заухмылялся. Отвернул уголок дорожки, осмотрел, сказал: «Аккуратно!» Затем ощупал шторы, потрогал абажур... Потом ушел за дверь и там дочиста обтер пыльные свои сапоги.

Вернувшись, смотрел на шахматную доску. Его неодолимо тянуло на разговор. Но как начать разговор с шахматистами, если игра эта темней темной ночи?

Он пошел в соседнее купе. Там пассажиры читали какие-то толстые книги. Старик постоял, посмотрел и спросил человека в очках:

— Про что пишут?

Человек не сразу ответил:

— Про Арктику, отец. Слыхал?

— Это насчет того... «Челюскина»? Ясно, слыхал.

Помолчав немножко, сказал:

— Глаз радуется, глядючи: все это читают, все вникают, каждый себя образовывает. А как же! Это как товарищ Сталин сказал: учитеся, работайте и во всем чтобы была аккуратность. А как же!

Он медленно переходил из купе в купе и там, где это не мешало людям, говорил им теплые, приятные слова. Ему, видимо, очень хотелось выразить благодарность за вагон, за удобства, за такое внимание к человеку, но пассажира, причастного к железнодорожным делам, не находил.

— Имеешь, дочка, от народа благодарность, — сказал он проводнице, спешившей с фонариком к выходу.

Той было некогда.

Наконец он дошел до скамьи, где сидел мрачный пассажир, думавший об операции и смерти.

— Вот как наладилось дело-то! По-богатому! — сказал старик, присев на краешек скамьи. — Разрешите, если не обижу, папиросочку.

Пассажир молча придвинул к нему портсигар.

— Да, повсеместно теперь заулыбалось, — продолжал старик. — Сколько вот ни езжу, а такого милого порядка еще не видал. Куда там! И всякое тебе услужение, и обхождение, и хорошие слова, и никто тебе на голову не опрокинется. Ну, я-то человек, скажем, старый, а вот в ваших годах... Е-е-е, какую еще жизнь богатую увидите. Вам сорок-то годов есть?

— Пятьдесят четыре, — тихо сказал пассажир.

— Да ну тебя — «пятьдесят четыре»! Чай, обманываешь! Личностью-то еще словно жених.

Не прошло и десяти минут, как старик уже знал, сколько у пассажира детей, и в каких городах они учатся, и зачем пассажир ездил в Москву, и что ему сказал профессор.

— Это все одно, что взять да плюнуть, — убеждал он пассажира. — Операция! Ну и что, что почки. У меня вон тоже...

Он провел рукой по груди, по животу:

— Сосет, да и все. А выпьешь соды — и ничего.

Он всячески пытался ободрить пассажира, и когда мимо шла разносчица с нарзаном, остановил ее:

— Вот угадай, дочка, сколько на твой глаз будет годов моему товарищу?

Та сказала:

— Ну, приблизительно сорок пять. Нет, пожалуй, меньше.

— В одно слово! — обрадовался старик. — Да мы с тобой столько еще мостов построим... е-е-е.!

— А что он умирать, что ли, собрался? — засмеялась девушка.

— Да вот нагнетает на себя, будто делать ему нечего, — воскликнул старик таким озабоченным, задушевным голосом, что с лица пассажира разом сошла вся хмурь, и он мягко улыбнулся.

Потом он слушал рассказ старика про село Девичье, про колхоз «Дружба», про Саньку, который «с осени пойдет по электрической специальности».

Слушал, и на лице его все явственней проступали те же черты, что лежали и на лице старика: восхищение нынешним днем и глубинная вера в завтрашний, который будет еще чудеснее. Только бы жить! Жить! И, конечно, он будет жить. Вот сделает операцию и «столько еще мостов построит... е-е-е!»

Москва — Воронеж,
поезд № 12.

ПОСЛЕ КОНФЕРЕНЦИИ ЛОКАРНСКИХ ДЕРЖАВ

(По телефону от лондонского и берлинского корреспондентов «Правды»)

ЛОНДОН, 24 июля. Одновременно с опубликованием англо-франко-бельгийского коммюнике об итогах лондонской конференции дипломатическим представителям трех держав в Берлине и Риме были даны инструкции немедленно передать германскому и итальянскому правительствам официальное приглашение участвовать в намечаемой конференции пяти держав. Это распоряжение было выполнено сегодня.

Ожидается, что в ближайшее время развернутся оживленные дипломатические переговоры трех держав с Германией и Италией, в которых будет играть главную роль Англия.

«Дейли телеграф» характеризует результаты англо-франко-бельгийского совещания, как «триумф британской дипломатии». Намечая дальнейшую линию поведения, газета рекомендует использовать опыт лондонского совещания и заблаговременно уладить все главные вопросы конференции пяти держав путем предварительных переговоров. Это означает, что проект «нового Локарно» и все вопросы, касающиеся взаимоотношений Германии с Англией и Францией, а также с остальными европейскими державами, предполагается разрешать в сугубо секретной обстановке. Конференцию же предполагается собрать лишь для того, чтобы санкционировать достигнутое заранее соглашение.

Официальные источники и пресса стараются подчеркнуть, что за конференцией пяти держав последует более широкая конференция, которая обсудит вопросы, касающиеся не только Западной, но и Восточной Европы.

Пока-что Лондон снова обращается к Берлину с демонстративной доброжелательностью. «Таймс» подчеркивает, что Англия и Франция «не сделали ничего такого, что могло бы задеть германскую или итальянскую чувствительность».

Вопросы о нарушении Германией ее обязательств по отношению к Рейнской области и вопрос о предоставлении ею новых гарантий, повидимому, совершенно отпали. Английские газеты позволяют себе лишь выразить надежду, что Германия после 1 августа не увеличит численности своих гарнизонов в Рейнской области.

Н. Майорский.

* * *

БЕРЛИН, 24 июля. Сегодня утром французский посол, бельгийский посланник и британский поверенный в делах в Берлине посетили германское министерство иностранных дел и передали директору политического департамента Дикгофу приглашение принять участие в конференции пяти держав. Дипломаты выразили надежду, что это приглашение будет благосклонно принято германским правительством.

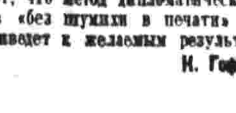
Дикгоф заявил, что он не имеет полномочий сделать какое-либо определенное заявление по поводу переданного приглашения, но полагает, что шаг, предпринятый французским, английским и бельгийским представителями в Берлине, «будет встречен с симпатией и интересом» германским правительством.

БЕРЛИН, 24 июля. Публикуя коммюнике, изданное вчера в Лондоне в результате совещания трех локарнских держав, германская печать выражает удовлетворение по поводу решения пригласить Германию и Италию к обсуждению нового локарнского пакта.

Фашистский официоз «Фелькишер беобахтер» выражает надежду, что предстоящие переговоры пяти держав будут протекать под «счастливой звездой». Газета призывает Англию продолжать тщательную дипломатическую подготовку конференции пяти держав с тем, чтобы ее решения были приемлемыми для всех участников.

Другие газеты отмечают, что лондонские решения «расчищают путь для западноевропейского пакта». «Берлинер тагеблатт» указывает, что метод дипломатических переговоров «без шумихи в печати» лучше всего приведет к желаемым результатам.

Н. Гофман.



СООБЩЕНИЕ АГЕНТСТВА РЕЙТЕР

ЛОНДОН, 23 июля. (ТАСС). По словам агентства, в английских кругах считают, что полное соглашение, достигнутое на совещании локарнских держав в Лондоне, значительно улучшает перспективы урегулирования положения в Европе. В этих кругах подчеркивают, что соглашение было быстро достигнуто и что оно совершенно не имеет характера маневра.

Известно, продолжает агентство, что на совещании трех держав обсуждались и другие вопросы, кроме текста коммюнике. В числе их обсуждался вопрос о положении в Рейнской области после первого августа, когда истечет срок обязательства Гитлера не увеличивать численности германских войск. В английских кругах подчеркивают тот факт, что «отсутствие определенного обязательства не увеличивать численности войск после этой даты не означает, что германское правительство численность войск увеличит».

Как указывает дипломатический обозреватель агентства Рейтер, наиболее интересной частью лондонского коммюнике является пункт пятый (о дальнейшем расширении поля переговоров). По словам обозревателя, здесь много неясностей, в частности не ясно, на какой стадии совещание пяти держав будет расширено в случае, если будут достигнуты успешные результаты. Известно, пишет обозреватель, что французское правительство придает громадное значение тесному сотрудничеству с Советским Союзом и Малой Антантой.

Французской и бельгийской делегациям, пишет далее агентство, было со всей ясностью указано, что до выработки нового локарнского договора Англия считает действительными все военные гарантии, которые она дала в результате денонсирования Германией первоначального локарнского договора.

Бельгийские представители Ван-Зееланд и Спаак возвращаются в Брюссель сегодня вечером. Французские делегаты возвращаются в Париж завтра.

ОТКЛИКИ ВО ФРАНЦИИ

ПАРИЖ, 24 июля. (ТАСС). Первая реакция французской прессы на результаты лондонского совещания трех локарнских держав характеризуется сдержанным удовлетворением.

Повидимому, англичане хотели добиться расширения программы предстоящей конференции пяти держав, включив в нее и другие вопросы европейской политики сверх проблемы, поставленной германским актом 7 марта. Однако возражения французских представителей заставили Лондон пока отказаться от этой мысли.

Пертинакс заявляет в «Эко де Пари», что при всей скромности своего содержания лондонское коммюнике является тем не менее известной манифестацией франко-британской солидарности.

«Все же,—продолжает он, — возникает капитальный вопрос. Можно ли будет считать переговоры с Германией удавшимися, если гитлеровское правительство присоединится к системе взаимной помощи на Рейне, но будет сопротивляться созданию такой же системы на Востоке? Или же Франции будет предоставлена возможность притти на помощь Чехословакии и Советскому Союзу, при чем западные гаранты, т. е. Англия и Италия, не выступят против нее?

На этом вопросе были сосредоточены вчера главные усилия Блюма. Он об'яснил своим собеседникам, что если бы Европа была разделена на защищенную зону (рейнские границы) и зону незащищенную (центральная и восточная части континента), война была бы лишь ускорена. Иден согласился с этой декларацией о неделимости мира. Ни Болдуин, ни Галифакс ничего не возразили. Таким образом, на предстоящей конференции пяти держав неизбежно станет вопрос о Центральной и Восточной Европе».



К событиям в Испании. Отряд правительственных войск на улицах Барселоны. Снимок из парижской газеты «Эвр».

Военно-фашистский мятеж в Испании

УСПЕХИ ПРАВИТЕЛЬСТВЕННЫХ ВОЙСК

(По телефону от лондонского корреспондента «Правды»)

ЛОНДОН, 24 июля. Лондонская печать сообщает об упорных боях, происходящих к северу от Мадрида между отрядами народного фронта и частями фашистского генерала Мола. Близ Гвадалахары отрядам народного фронта сдалось в плен несколько сот солдат из частей Мола.

Отряд баскских националистов из колонны генерала Мола в полном составе перешел на сторону частей народного фронта после того, как Мола ответил отказом на требование признания автономии баскских провинций.

Положение военно-фашистских мятежников на юге Испании сильно затрудняется действиями военно-морского флота, сохранившего верность правительству. Как известно, генерал Франко располагает в Испанском Марокко десятками тысяч бойцов. Однако вследствие операций республиканского флота ему удалось перебросить в Испанию лишь 6—7 тысяч человек. Поэтому вместо предполагавшегося наступления на Мадрид фашисты в Алжесирасе усиленно готовятся к обороне.

Корреспонденты английских газет, находящиеся на театре военных действий сообщают факты, свидетельствующие о высоком героизме трудящихся масс. Корреспондент «Дейли мейль» рассказывает, что у горного прохода Пикерес небольшой отряд шахтеров в течение длительного времени задерживал колонну генерала Эскамеса, насчитывавшую 4 тысячи человек. Корреспондент «Дейли экспресс» сообщает, что отряд астурийских горняков прорвался к Вальядолиду.

Фашисты зверски расправляются с рабочими в захваченных ими пунктах. «Таймс» печатает рассказ очевидца, присутствовавшего при расстреле 15 рабочих в Памплоне. «Дейли экспресс» передает, что фашистские мятежники подожгли город Миранду в отместку за оказанное местными рабочими сопротивление.

В Мадриде и Барселоне положение республиканских властей попрежнему является прочным. По сообщению корреспондента «Таймс», рабочая милиция Мадрида разбита на правильные военные соединения, снабжена транспортом, обладает санитарными отрядами и другими вспомогательными частями. Некоторыми отрядами милиции командуют офицеры, к которым приставлены политические комиссары. Ряд зданий, принадлежащих местной знати, занят рабочей милицией под казармы.

В Мадрид прибыли на многочисленных грузовиках отряды рабочей милиции из провинций Валенсия и Куэнка. Мадридский пролетариат с энтузиазмом приветствовал вновь прибывших.

В Барселоне отряды рабочей милиции насчитывают 10 тысяч человек.

Командующий авиационными силами мятежного генерала Франко был принят английским губернатором Гибралтара и принес последнему извинение в том, что фашистские самолеты бомбардировали английские пароходы. Военно-фашистское командование истолковывает это посещение как признание де-факто фашистского правительства губернатором Гибралтара.

«Ивнинг ньюс» сообщает, что итальянское правительство решило послать военную эскадру в Барселону, оправдывая этот шаг тем, что итальянское консульство в Барселоне якобы подверглось разрушению.

Н. Майорский.

* * *

БЕРЛИН, 24 июля. (Соб. корр. «Правды»). По сообщению Германского информационного бюро, два германских броненосца «Адмирал Шер» и «Дейчланд» отправились сегодня к испанским берегам под предлогом оказания помощи германским подданным.

—o—

СООБЩЕНИЕ МИНИСТЕРСТВА ВНУТРЕННИХ ДЕЛ

ПАРИЖ, 24 июля. (ТАСС). Как передает агентство Гавас, испанское министерство внутренних дел сообщает, что в северной зоне колонна генерала Мола потерпела поражение у Сиерра Гуадарама (горная цепь к северу от Мадрида). Правительственные войска заняли Ла Гранху и продвигаются к Сеговии. Колонна под командованием полковника Маугада наступает на Авилу.

При разгроме мятежников на участке Сиерра Гуадарама захвачено 20 грузовиков и больше 400 пленных.

Две вышедшие из Барселоны колонны правительственных войск наступают на Сарагоссу. Одной из них командует майор Перес Феррас. Колонна насчитывает 4 тысячи человек и состоит главным образом из народной милиции. Она передвигается на грузовиках и автокарах.

В южной зоне положение без особых перемен. Подтверждая известие о сдаче фашистских мятежников в Кордове, министерство внутренних дел сообщает, что генерал Кейпо де Льяно и его сторонники осаждаются республиканцами в одном из предместий Севильи.

В защиту Эдгара Андре

ПРАГА, 23 июля. (ТАСС). Движение протеста против смертного приговора Эдгару Андре, вынесенного фашистским гамбургским судом, принимает в Чехословакии широкие размеры.

Ежедневно поступают сообщения о многочисленных собраниях, посылающих телеграммы протеста германскому посольству и гамбургскому суду. В частности выразили протест 4 тыс. рабочих крупнейшего металлургического предприятия в Кладно.

В германское консульство в Либерец (Рейхенберг) явилась делегация в составе 35 женщин, которая резко протестовала против смертного приговора Андре. Консул уклонился от приема делегации и вызвал полицию.

Рабочие собирают подписи под коллективными требованиями освобождения Андре.

Бездарная утка генерала Франко

Итальянская фашистская печать с готовностью подхватила смехотворнейшую утку, пущенную испанским мятежным генералом Франко. Рукой, обагренной кровью испанских трудящихся, сей авантюрист написал реляцию о том, что к испанскому республиканскому флоту, оперирующему против мятежников, присоединился советский корабль. Какой же именно корабль был послан из далекого СССР для участия в обстреле береговых укреплений Испанского Марокко, захваченных головорезами генерала Франко? Линкор? Эсминец? Или, быть может, подводная лодка?

Нет, СССР не нашел, оказывается, лучшего корабля для участия в операциях у побережья Испанского Марокко, чем... нефтеналивное судно. Фашистская реляция забывает при этом уточнить, было ли нефтеналивное судно, сражавшееся под артиллерийским огнем у берегов Марокко, гружено бензином или же керосином.

Забавнее всего, что римские газеты сопровождают эту дикую чушь глубокомысленными комментариями. «Джорнале д'Италиа», прославившаяся не столь давно восторженными описаниями воздушных бомбардировок мирных абиссинских селений, об'являет: «Этот факт показывает, до какой степени мадридское правительство склоняется перед приказами Москвы». Лгуны из «Джорнале д'Италиа» не привыкли задумываться над правдоподобностью «фактов», приводимых в «доказательство» угодных им выводов. Было бы лишь покрепче. Если Франко или другой палач испанского народа вздумает опубликовать завтра извещение о том, что в обстреле Сеуты участвовали советские байдарки с установленными на них орудиями тяжелой артиллерии, то «Джорнале д'Италиа», вероятно, уделит на своих страницах место и такому об'яснению причин поражения генерала Франко. Известно, что фашистская итальянская печать не балует своих читателей правдоподобными сообщениями. Чего стоит, например, утка итальянских газет «Оттобре» и «Пополо ди Рома» о том, что СССР стремится дезорганизовать Францию и отторгнуть от нее колонии! Римские газеты всячески стараются нагромоздить одну антисоветскую ложь на другую, чтобы запутать читателя.

Впрочем «Корьере де ла сера» приподымает завесу, прикрывающую тайну нефтеналивного судна, якобы палившего из пушек у побережья Северной Африки. Газета печатает эту фальшивку со ссылкой на официальное Германское информационное бюро. Как видно, означенное нефтеналивное судно, якобы принимавшее участие в бомбардировке мятежников, построено в изолгавшихся фашистских канцеляриях.

Главарь испанских мятежников Франко пустил свою дурацкую утку из вполне понятных соображений. Во-первых, люди в его положении не рассуждают. Во-вторых, ему необходимо отвлечь внимание мирового общественного мнения от чинимых им зверств и бесчинств, в частности от бомбардировки английских пароходов и конвоировавших их эсминцев в Гибралтарском проливе. Но то обстоятельство, что Рим и Берлин с готовностью подхватывают наспех сшитую белыми нитками антисоветскую клевету, не является случайностью.

Единая цепь связывает палача испанского народа генерала Франко с германскими и итальянскими фашистами. Имеются веские основания полагать, что всех их спаивает отнюдь не только духовное родство: недаром погибший на этих днях генерал Санхурхо, которого испанские мятежники прочили в диктаторы, околачивался продолжительное время в гостеприимном Берлине. История с антисоветскими сообщениями, изобретаемыми испанскими мятежниками, воспроизводимыми официальным Германским информационным бюро и публикуемыми затем в Риме, — новое свидетельство наличия нитей, ведущих в Берлин и Рим из штаб-квартиры испанского мятежа.

Фашистский лагерь становится во все большей степени источником кровавых преступлений и беспокойства в Европе. Этого не смогут скрыть дурацкие антисоветские измышления фашистской прессы.

БОЛЬШОЙ ТАЙФУН НАД ЯПОНИЕЙ

ТОКИО, 23 июля. (ТАСС). Тайфун, возникший 18 июля в южной части Тихого океана между островами Палао и Яп, пронесся 22 и 23 июля над островом Кюсю. Тайфун причинил на острове значительные разрушения в городах и в сельском хозяйстве.

Морское министерство опубликовало коммюнике, в котором говорится, что тайфуном был также охвачен район, расположенный южнее морской авиационной базы Сасебо, где происходили маневры соединенной эскадры японского флота. Корабль «Мамия», а также подводная лодка «I-55» ветром прибиты к берегу, при чем корабль получил легкое повреждение, а подводная лодка пострадала значительно сильнее. Один моряк подводной лодки легко ранен. В коммюнике морского министерства указывается, что три моряка других кораблей получили серьезные ранения.

ТОКИО, 24 июля. (ТАСС). Агентство Домей Цусин приводит последние данные министерства внутренних дел о последствиях тайфуна, пронесшегося над островом Кюсю. Число убитых достигло 42, раненых — 27, пропавших без вести — 24. Разрушено 808 домов, из них 435 разрушены полностью. Залито водой 32.169 домов, снесено 35 мостов, разрушено 48 плотин, унесено в море 38 пароходов, затонули 6 судов, повреждены 50 пароходов, уничтожено 7.600 акров рисовых посевов.

Агентство Домей Цусин сообщает, что пострадавший во время тайфуна «корабль особого назначения» «Мамия» сегодня снят с мели и отведен в морскую базу Сасебо. Спасательные работы по снятию с мели подводной лодки продолжаются.

Маневры противовоздушной обороны в Токио

ТОКИО, 23 июля. (ТАСС). Третий день маневров противовоздушной обороны в Токио, 22 июля, а также четвертый день, 23 июля, были посвящены практике погружения города в полную темноту, а также борьбе с последствиями зажигательных и газовых бомб, сброшенных самолетами противника.

—o—

КАЗНИ В КОРЕЕ

ТОКИО, 23 июля (ТАСС). Сеульский корреспондент агентства Домей Цусин сообщает, что

«приговоренные 18 июня к смертной казни верховным судом корейского генерал-губернаторства 18 членов корейской коммунистической партии в Цзяньдао казнены 22 июля».

Суть дела, добавляет корреспондент, пока не опубликована.

Реорганизация японского военного министерства

ТОКИО, 24 июля. (ТАСС). Агентство Домей Цусин сообщает, что проект императорского указа о «некоторых изменениях в государственной администрации» получил императорскую санкцию. В связи с этим военное министерство опубликовало коммюнике, в котором сообщает, что императорский указ предусматривает следующие основные изменения в военном министерстве.

1. В виду «перегруженности» военного бюро военного министерства после маньчжурских событий это бюро разделяется на два самостоятельных бюро. Одно из них будет состоять из сектора военного дела и военной администрации, а другое—из секторов обороны, конского состава и одного нового сектора, ведающего военно-полицейскими делами и борьбой со шпионажем.

2. С целью укрепления дисциплины и охраны военных секретов все дела личного состава об'единяются в бюро личного состава военного министерства, которому передается также сектор призыва на военную службу.

3. Расширение и усиление личного состава управления воздушных сил, артиллерийского бюро и бюро военного снаряжения.

4. Передача в секретариат всех дел, касающихся иностранных офицеров, приданных к частям японской армии.

—o—

Положение в Южном Китае

ТОКИО, 23 июля. (ТАСС). По сообщению кантонского корреспондента агентства Домей Цусин, гуансийские военные лидеры после длительных совещаний, происходивших в последние дни в Наньнине (столица провинции Гуанси), решили принять мирные предложения нанкинского правительства и пойти на максимальные уступки Нанкину.

Кантонские круги, пишет далее корреспондент, получили сообщения о том, что Чан Кай-ши предложил Ли Цзун-жену и Бай Цзун-си немедленно приостановить продвижение гуансийских войск на границах провинции Гуанси и последовать примеру кантонских лидеров, иначе говоря, уйти в отставку.

ШАНХАЙ, 23 июля. (ТАСС). Корреспондент агентства Рейтер сообщает из Гонконга, что генералы Ли Цзун-жень и Бай Цзун-си согласились уйти в отставку на следующих условиях:

1. Оба генерала выезжают в правительственную командировку за границу. 2. Войска нанкинского правительства не вступают в провинцию Гуанси, и гуансийская армия не расформировывается. 3. Военная и гражданская власть в провинции передается начальнику штаба гуансийской армии Ли Пин-сяну и председателю гуансийского провинциального правительства Хуан Сюй-чу.

БАДМА

Шумно, во всем своем блеске врывается весна в высокогорные степи Монгольской Народной Республики.

Мы едем узкой безветренной долиной. Места ее, открытые солнцу, уже окрашены в сочные зеленые тона пробивающейся сквозь оттаивающую почву молодой травой. Желтые, белые, красные венчики полевых цветов пестрят среди травы. Спутница моя, упираясь ногами в стремена, привстает в седле и указывает толстым древком своей плетки на юрты, как бы висящие и качающиеся в воздухе над голубым озером. Но озера нет. Это — мираж. До юрт еще километров десять. Мы пускаем лошадей рядком, легкой рысцой, и Бадма продолжает свой рассказ об этой долине.

— Летние пастбища тянутся вот здесь: от берега ручья до подошвы этой горы и дальше — до восточного склона. Когда вся трава у ручья будет с'едена, скот перегонят по ту сторону гор. Так вот, рассказывают, что во время войны жила в этой долине женщина с десятилетним сынишкой. Сын как-то погнал скот на дальнее пастбище, а она одна осталась в юрте. В это время под'езжают к юрте двое русских белогвардейцев—бароновцев (унгерновцев) и показывают женщине «бичик» — приказ на право конфискации лошадей.

Женщина сказала им: «Подождите, в сумерки сын вернется с пастбища, пригонит табун».

Солдаты спешились, привязали лошадей и, войдя в юрту, сели к очагу. Женщина заварила чай, налила две большие чашки и, как бы поднося их солдатам, плеснула им в лица кипяток. Ослепленные солдаты взвыли от боли и повалились на землю. Женщина схватила топор и зарубила их. Больше бароновцы не приходили сюда, а место это араты прозвали Эмэгтэ-Батырин-Гол—«Долина женщины-богатыря».

— Как же справилась одна женщина с двумя бароновцами?

— Она сама из Гоби. Там рек нет, и скот поят из колодцев. Работа эта трудная, и люди там сильные. Араты говорят у нас, что гобийская девушка положит на обе лопатки любого хангайского борца.

Бадма смеется и пускает быстрее свою крутобокую лошадку.

Бадма возвращается в родную степь после шестилетнего учения в городе. Она уехала отсюда неграмотной араткой и возвращается сейчас самостоятельной фельдшерицей. В сумерки под'ехали к хотону—группе юрт, которые увидели мы еще издали в полуденном мираже. Навстречу нам от одной из юрт от'езжает лама в плоской желтой шляпе блином, с большой торбой, привязанной к седлу. Бадма делает мне знак спешиться у этой юрты.

Мы находим здесь двоих детей в жару, с красной сыпью на теле и воспаленными глазами. Бадма осматривает их и обращается к матери:

— Эмчи (лама—лекарь) дал зелье, велел его на заре обнести вокруг юрты с востока на запад и потом дать детям?

Женщина смотрит на нее удивленно:

— Откуда ты знаешь, девушка, что сказал эмчи?

— Я знаю, как они морочат аратов. Выбрось его зелье. Вот тебе нужное лекарство. Мы останемся ночевать здесь. И увидишь: к утру ты придешь ко мне и скажешь, что детям стало лучше.

И она поясняет мне:

— У ребят корь. Кризис сейчас у них. Я дала им жаропонижающее. К утру температура резко упадет.

В соседней юрте старая женщина в засаленном халате встречает Бадму, как давнюю знакомую. Они переплетают руки в знак приветствия, и старуха усаживает нас на почетное место перед очагом. Я обращаю внимание на то, что в юрте нет бурханов — изображений богов, и масляный светильник зажжен перед стеной, на которой развешены разноцветные картинки с конфетных оберток, папиросных коробок и журнальные обложки, на которых изображены главком монгольской армии Демид, покойный вождь монгольского народа организатор армии Сухэ-Батор и Калинин.

...В юрту входит молодой арат. Он разматывает свой яркий пояс, засовывает его в рукав халата и садится рядом со мной, подогнув под себя одну ногу и обхватив руками другую. Из-за голенища гутула он вытаскивает длинную трубку — ганзу и, медленно раскурив, предлагает ее мне. Я угощаю его папиросами. Бадма поясняет мне:

— Это Дамдин, сын нашей хозяйки. Цирик (боец) только недавно вернулся из армии.

Дамдин утвердительно кивает головой. Завязывается беседа.

— Почему, — спрашиваю я, — в этой местности так мало взрослых, пожилых мужчин, и в большинстве юрт я вижу только женщин и молодежь? Где же старики — отцы семейств?

Дамдин безнадежно машет рукой.

— Здесь, неподалеку, большой монастырь,—говорит он,—и раньше было в обычае, что большинство мужчин уходило в ламы. В юртах оставались одни женщины. Хотя религия запрещает ламам обзаводиться семьей и иметь дело с женщинами, ламы все же *проживали детей с аратками*, но потом бросали их и снова уходили в монастырь. Дети называли своих отцов «дядя-монах». Я сам так называл своего отца и видал его только во время летних перерывов в монастырских богослужениях. Все хозяйство и уход за детьми оставались на женщине. Только сейчас молодежь, подрастая, не идет уже в монастыри... Поэтому вы и не видите в юртах пожилых мужчин.

Вытирая подолом чашки, старуха сказала:

— Мы были прикованы к юртам детьми, хозяйством, стадом. А мужчины круглый год отсиживались в монастырях в тепле и в сытости. Круглый год у них был кумыс, вдоволь баранины, чай из Китая. Они пели молитвы, трубили в священные трубы, читали тибетские книги, на которые нам даже взглянуть считалось греховным. А когда им нужно было, в летнюю пору, они приходили к нам в юрты отдохнуть, поесть свежего сыру и увезти на зиму запасы в монастырь, оставив нас с брюхом и наказав зимою хорошо смотреть за стадом.

— У тебя, матушка, это единственный сын? — спросил я.

— Трое было. Этот младший. Но двоих старших я продала.

— Продала? Зачем же?..

— Ламы заставили. Приходили, ворожили... Сказали: если не продашь их в семью, которую мы тебе укажем, умрут они у тебя. Было мне их жаль, я их и продала, — сначала одного, а потом заставили и другого. За каждого мальчика дали мне по верблюду, но потом я узнала, что лама, который ворожил мне, тоже получил для себя за каждого мальчика по верблюду и по куску шелка. И третьего сына я уже не стала продавать, как они меня ни пугали. И вот видишь—живет. И я сейчас только благодаря ему и жива... Самой мне было бы сейчас уже не под силу пасти скот, стричь шерсть, делать войлок, кочевать с юртой. Едва управляюсь с доением, да аргал для очага собираю...

За стеной юрты протяжно завыли собаки. Дамдин быстро вскочил и выбежал за порог успокоить встревоженный скот.

— Правду сказала она, — молвила Бадма. — В Улан-Баторе построили мы детский дом и собираем в него детей—больных, которых ламы приговорили уже к смерти, если родители не согласятся продать их в другие семьи. Мы держим их год—два, вылечиваем, ставим на ноги и отдаем родителям здоровыми. Ламы обозлились на нас за это: доходы у них стали сокращаться. Они подговорили няню-санитарку подсыпать детям в пищу какого-то порошка, от которого дети будто бы должны были лучше расти. А получилось массовое отравление, и четверо детей умерло. Когда докопались до причины отравления и няня эта сопналась, лама, давший ей порошок, скрылся из города. Так и не удалось отыскать его...

...На утро, когда мы собирались в дорогу, к нам подошла мать больных ребят, которым Бадма дала вчера лекарство. Она несла сваренную баранью ножку и сквозь слезы стала благодарить Бадму.

— Мальчикам лучше, — сказала она.— Утром они попросили кушать.

— Вот и оставь для них мясо,—отвечала Бадма. — А сейчас будь осторожна. Главное — не застуди их.

...Когда тропа обогнула гору и долина осталась позади, я спросил Бадму:

— А где же теперь та женщина, которая зарубила двух унгерновцев? Жива ли она еще?

— Да ведь мы у нее и ночевали сегодня. Эта женщина — старуха Нарба. А цирик этот — ее сын Дамдин. Тогда он был мальчонкой, а теперь ему, поди, лет двадцать пять.

— Почему же ты не сказала об этом? Я бы расспросил у них поподробнее.

— Не любят они вспоминать об этом. Впрочем ты их еще увидишь.

— Где же?

— На моем медпункте. Я сговорилась с ними. Дамдина ведь я знаю еще по Улан-Батору. Он там в армии служил, и наш техникум над их полком шефствовал. А мать его однажды к нему в город приезжала. Теперь мы условились с ними: они перекочуют ближе к моему медпункту. Он парень дельный. Вдвоем с ним мы здесь всю округу расшевелим. Я буду лечить, а он учить — чему сам научился в армии. Приезжай к нам годика через два—увидишь: ламы мимо нашей округи и ездить не станут...

Она умолкла. Но через минуту добавила, широко улыбаясь:

— У нас круглый год весна будет... И все мальчишки в стане будут молодых ягнят таскать. Ни один в монастырь не уйдет...

— И долину, в которой вы будете жить, — сказал я, тоже смеясь, — назовут тогда «Долина богатырей Бадмы и Дамдина».

КАРРИО.

Улан-Батор, июль 1936 г.

НЕУДАЧНАЯ ПОПЫТКА ВРАГА

ЗАПАДНАЯ ГРАНИЦА УКРАИНЫ, 24 июля. (**Спец. корр. «Правды»**). С наступлением теплых дней «оживает» граница. Уже первые подснежники служат обычно для советских пограничников своеобразным барометром. Ранние весенние цветы означают скорое появление вражеских лазутчиков, которые после вынужденного безделья — зимой трудно нарушать границу—попытаются проникнуть в наш тыл.

С первых же дней лета на украинской западной границе все чаще и чаще отмечаются попытки наших врагов,—правда, неудачные, — прорваться через советский кордон.

Обычно шпион пользуется для этого самыми укромными местами в расчете на то, что ему удастся где-нибудь незаметно подкрасться к границе и обмануть бдительность дозорных.

Но вот на западной границе произошел редкий по своей наглости случай, удививший даже привыкших ко всему пограничников.

Пограничник Смирнов стоял у сторожевого поста в районе Н-ского пограничного столба. Невдалеке протекает река, образующая естественную границу. Обычно у официальной границы, где по обе стороны стоят часовые двух государств, «происшествий» не бывает. Здесь корректно соблюдаются правила охраны границы.

Однако на этот раз Смирнов заметил на противоположной стороне человеческую фигуру, ни в коей мере не напоминавшую часового. Был уже вечер, и незнакомец вскоре исчез из поля зрения нашего часового. Все же факт появления неизвестного встревожил наблюдательного пограничника, и он сосредоточил свое внимание на участке от поста до пограничного столба. Опасения Смирнова оправдались. Не прошло и 10 минут, как он увидел неизвестного. Последний, перейдя вброд реку, оказался на советской стороне и направился уже от пограничного столба в наш тыл. Маскируясь в кустарнике, пограничник Смирнов тихо стал приближаться к неизвестному и, перерезав путь, допустил его «на штык». Не дав опомниться шпиону, Смирнов бесшумно задержал его и отвел на сторожевой пост.

Т. Лильин.

МЕТАЛЛ ЗА 22 ИЮЛЯ

(в тысячах тонн)

	План.	Выпуск.	% плана.
ЧУГУН	41,3	38,0	92,1
СТАЛЬ	46,2	43,7	94,6
ПРОКАТ	36,0	31,8	88,5

УГОЛЬ ЗА 22 ИЮЛЯ

(в тысячах тонн)

	План.	Добыто.	% плана.
ПО СОЮЗУ	360,7	308,1	85,4
ПО ДОНБАССУ	219,9	187,0	84,9

РАБОТА ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ

23 июля

ДОРОГИ.	Начальники дорог.	Процент выполнения плана погрузки.	Процент выполнения плана разгрузки.	Процент обеспечения вагонами.
Калининская	Торопченов	124	104	100
Казанская	Базеев	100	104	85
Томская	Ваньян	110	118	104
Западная	Русанов	107	84	116
Омская	Фуфрянский	135	138	109
Юго-Восточная	Арнольдов	149	131	109
Красноярская	Мирский	118	162	127
Одесская	Суспов	98	85	99
Ленинская	Кучмин	118	93	97
Восточносибир	Крохмаль	103	99	125
Кировская	Ледини	110	100	106
Оренбургская	Подшивалин	162	166	181
Белорусская	Владимирский	107	102	112
Им. Молотова	Друскис	195	155	157
Амурская	Рутенбург	155	166	147
Им. Дзержинск.	Амосов	115	96	126
Северокавказ.	Маевский	101	104	134
Ярославская	Винокуров	104	89	123
Турксиб	Михайленко	140	119	150
Закавказская	Розенцвейг	94	87	119
Окружная	Фалеев	109	121	172
Азово-Черном.	Дашко	103	90	122
Горьковская	Бадышев	81	69	81
Москва—Донб	Емшанов	105	120	119
Октябрьская	Синев	99	96	117
Сталинградск.	Гродис	102	86	103
Ряз.-Уральск.	Кавтарадзе	100	79	119
Ташкентская	Прокофьев	104	96	133
Им. Кагановича	Шахгильдян	107	97	106
М.-Киевская	Жуков	88	86	121
Дальневосточн.	Лемберг	98	101	153
Южная	Шушков	87	70	122
Донецкая	Левченко	84	82	88
Им. Куйбышева	Ковылкин	92	104	123
Северная	Федан	79	57	84
Ашхабадская	Еремеев	77	68	109
Сталинская	Трестер	90	93	102
Южно-Уральск.	Князев	85	82	115
Юго-Западная	Зорин	98	86	119

Погружено всего: 90.297 ваг. 100,3 проц.
Разгружено » 88,034 » 96,7 »

Тов. Молоков в Якутске

ЯКУТСК, 24 июля. (**Радио спец. корр. «Правды»**). Из села Нюи на Лене мы вылетели утром 24 июля и скоро попали под дождь. Черные тучи нависли над самолетом. Свинцовая дымка заволакивала землю, горы, реку. Искусно лавируя, Молоков вел самолет вперед. Постепенно уходя вверх, он забрался скоро на высоту 3.200 метров.

В самолете стало холодно. Меховая одежда, служившая до этого лишь постелью в самолете (мы прозвали нашу корму спальным вагоном), теперь была вытащена и пошла в дело. Кое-кто укутался шарфами. Далеко внизу юлила узенькая лента, сверху она казалась тощим ручейком. Все внизу выглядело миниатюрно и неправдоподобно. Полет на высоте 3.200 метров был своеобразной тренировкой машины и людей, — впереди предстоят переходы на высоте 4.000 метров, над горными хребтами. Сегодня в первом переходе на большой высоте тяжело нагруженная машина вела себя хорошо. В 12 часов по местному времени под нами развернулся Якутск — деревянная столица Якутской республики.

Самолет был встречен руководящими работниками Якутского управления Северного морского пути тт. Лиссом, Адамовичем, Якубовичем и другими. Дружески встретились старые воздушные полярные волки тт. Молоков и летчик Галышев — патриот и родоначальник ленской воздушной линии. Молоков и Галышев вместе участвовали в спасении челюскинцев. Им было о чем вспоминать и поговорить.

В Якутске пробудем несколько дней.

Б. Горбатов.

ПЛАНЕРНАЯ ЭКСПЕДИЦИЯ В НИЗОВЬЯ ВОЛГИ

В прошлом году Центральный совет Осоавиахима отправил планерную экспедицию на южную часть Уральского хребта. Во время испытаний паритель Расторгуев установил там рекорд дальности полета на двухместном планере, покрыв без посадки 140 километров.

Вчера на Тушинском аэродроме Центрального аэроклуба СССР был дан старт второй планерной экспедиции Осоавиахима. Из Москвы вылетел воздушный поезд в составе самолета «П-5» и идущих за ним на буксире трех одноместных планеров. За штурвалом самолета находится летчик Ульяновской школы тов. Кирильченко, планерами управляют тт. Карташев, Кимельман и Овсянников.

Экспедиция отправляется в низовья Волги, в район Сталинграда. Ее задача—исследование облачных воздушных путей и термических потоков, благоприятных для дальних перелетов.

ДОКУМЕНТАЦИЯ ПОЛЕТА КОККИНАКИ ОТПРАВЛЕНА В ПАРИЖ

Вчера начальник Центрального аэроклуба СССР комбриг тов. М. С. Дейч отправил в Париж президиуму Международной авиационной федерации (ФАИ) всю документацию последнего высотного полета летчика-испытателя В. К. Коккинаки. Телеграфное сообщение о полете Коккинаки было послано 19 июля.

В Париж отправлен чертеж баротермографа, установленного на самолете Коккинаки, две диаграммы тарировки этого баротермографа, 11 разных фотоснимков (установки приборов, крепления груза, снимки барограмм и проч.) и 12 различных документов и протоколов.

Согласно спортивному кодексу ФАИ, получив документацию и проверив ее, Федерация поставит в известность о полете Коккинаки аэроклубы всех стран, входящие в ФАИ. Если в течение двух месяцев полет не будет опротестован, то международный рекорд высотного полета на самолете с коммерческой нагрузкой в 500 килограммов будет автоматически зачислен за летчиком Советского Союза — Владимиром Коккинаки.

ОТ'ЕЗД тов. О. Ю. ШМИДТА В АРКТИКУ

Сегодня выезжает из Москвы в Архангельск начальник Главного управления Северного морского пути тов. О. Ю. Шмидт.

Тов. Шмидт совершит инспекторскую поездку по Ледовитому океану и проверит работу ледоколов и полярных станций ГУСМП.

Из Архангельска тов. Шмидт выедет в море на ледоколе «Литке». Затем он ознакомится с работой ледоколов «Ермак», «Седов», «Садко» и «Красин».

Тов. Шмидт предполагает пробыть в Арктике два месяца.

Всеармейские легкоатлетические соревнования. Старт забега на 100 метров.
Фото М. Калашникова.

Спартакиада Красной Армии

В тенистых просеках Сокольнического парка, вокруг спортивного стадиона Центрального Дома Красной Армии расположился маленький военный лагерь: несколько палаток. В лагерь на вчерашний день переселились спортсмены всех военных округов Рабоче-Крестьянской Красной Армии. Здесь и моряки с Балтики и Черноморья. Здесь и летчики Забайкалья, и неутомимые пехотинцы с Дальнего Востока, Украины, Средней Азии. Все необ'ятные просторы Советского Союза представлены в этом лагере. Загорелые и сильные люди — бойцы, командиры, жены командиров — приехали в Москву на всеармейские соревнования по легкой атлетике и плаванию.

Перед началом соревнований состоялся парад участников. На зеленом поле стадиона, у разграфленных беговых дорожек выстроились лучшие спортсмены Красной Армии. Или вернее: лучшие из лучших. Потому что вся армия славится и гордится своей высокой физической культурой.

Вчера происходили соревнования по бегу на сто метров для мужчин и женщин отдельно. По прыжкам с шестом, по метанию диска для мужчин и метанию мяча для женщин, по бегу на пять тысяч метров.

Трудно сказать заранее, кто победит в этом соревновании лучших и юных спортсменов. Результаты будут известны только двадцать девятого июля. Но вчерашний, первый день соревнований показал, что спортивная культура в Красной Армии все время повышается. Бег на пять тысяч метров проходил при тридцативосьмиградусной жаре. И, несмотря на это, трое выдвинулись вчера в десятку лучших бегунов Советского Союза на эту дистанцию. Это боец Ивашкович из Белорусского военного округа, пробежавший пять тысяч метров за 15 минут и 54 секунды, лейтенант Кокшагин, пробежавший за 15 минут 55,1 секунды, и Ермолаев — за 15 минут 55,8 секунды. Две новые спортивные фигуры выдвинулись вчера на всеармейских соревнованиях: женщина-пилот Харьковского военного округа Зеленко, метнувшая мяч на 40,72 метра, и дальневосточник Филясов, бросивший диск на 40,95 метра.

ПАМЯТИ Ф. Э. ДЗЕРЖИНСКОГО

Общегородское собрание партийного актива Ленинграда

ЛЕНИНГРАД, 24 июля. (**Корр. «Правды»**). Вчера в Ленинграде состоялось общегородское собрание партийного актива совместно с работниками Народного комиссариата внутренних дел. Собрание было посвящено десятилетию со дня смерти Ф. Э. Дзержинского. В почетный президиум были избраны вождь народов товарищ Сталин, члены Политбюро ЦК ВКП(б) и тт. Ежов, Димитров, Тельман, Ягода.

С ярким докладом, освещающим основные моменты жизни Ф. Э. Дзержинского, выступил секретарь Ленинградского обкома ВКП(б) тов. Щербаков.

Докладчик подробно охарактеризовал значение Дзержинского в истории пролетарской революции и коммунистической партии, его роль в борьбе с контрреволюцией, в восстановлении железнодорожного транспорта и промышленности.

ОТКРЫЛАСЬ УКРАИНСКАЯ ДЕТСКАЯ СПАРТАКИАДА

КИЕВ, 24 июля. (**Корр. «Правды»**). Сегодня на киевском стадионе «Динамо» им. Балицкого открылась 4-я украинская детская спартакиада. Свыше 700 лучших спортсменов-школьников и пионеров из всех областей УССР с'ехалось на соревнования по различным видам спорта — легкой атлетике, гимнастике, футболу, баскетболу, теннису, плаванию.

На правительственной трибуне—тт. Косиор, Постышев, Любченко, Якир, Затонский, Сапов, Порайко, Зиненко, секретарь ЦК ЛКСМУ Клинков, заведующий пионерским отделом ЦК ВЛКСМ Мускин.

Спартакиада открылась парадом участников, который вел полковник Голубков.

В 6-м часу началась эстафета, игра в теннис. На футбольном поле встретились сборные детские команды Киева и Житомира.

Спартакиада продлится 3 дня.

НАРОД ПРАЗДНУЕТ ПОБЕДУ

ЛЕНИНГРАД, 24 июля. (**Корр. «Правды»**). Обширный луг неподалеку от главного входа в Центральный парк культуры и отдыха им. Кирова занимает огромная карта СССР из живых цветов. Отчетливой, видимой издалека, линией проложен по ней сталинский маршрут — трасса героического перелета «АНТ-25».

Тысячи людей поднимаются на вышку, подолгу смотрят оттуда на карту и с восхищением говорят о необ'ятных просторах своей родины, о мужестве и мастерстве воспитанных Сталиным советских летчиков. Около карты—большой коллективный портрет тт. Туполева, Чкалова, Байдукова и Белякова и красочный плакат с текстом телеграммы товарищей Сталина, Молотова, Орджоникидзе, Ворошилова и Жданова.

Сегодня на гуляньях в садах и парках, на многочисленных физкультурных стадионах, в Финском заливе, где курсировала эскадра белокрылых яхт, было особенно весело и шумно. Еще бы! Ведь все до краев полны радостью за успех героического перелета. Все празднуют новую победу.

* * *

Вчера во всех московских парках культуры и отдыха были выставлены огромные карты СССР. На них был нанесен маршрут перелета Героев Советского Союза тт. Чкалова, Байдукова и Белякова. Возле карт целый день толпились москвичи. Инженеры Центрального аэрогидродинамического института об'ясняли им маршрут перелета, давали сведения о самолете, рассказывали о героическом экипаже.

В детском городке Центрального парка культуры и отдыха им. Горького состоялась интересная игра, посвященная перелету. Она называлась «По трассе героев». В игре участвовало несколько сотен ребят. Территория детского городка была разбита на этапы по трассе перелета «АНТ-25». Играющие сгруппировались по три человека в «экипажи». В каждой группе один был «Чкаловым», другой—«Байдуковым» и третий —«Беляковым».

ВЫДАЮЩЕЕСЯ ДОСТИЖЕНИЕ МИРОВОЙ АВИАЦИИ

Маршал английской авиации сэр Джон Салмонд, заведующий отделом печати английского министерства авиации Робертсон и американские исследователи Стеффенсон и Фиала о перелете трех отважных советских летчиков

ЛОНДОН, 24 июля. (**Соб. корр. «Правды»**). Маршал авиации сэр Джон Салмонд заявил вашему корреспонденту:

«Перелет Чкалова и его спутников поражает человеческое воображение своей грандиозностью. Чудесна сила авиационной техники, которая позволяет преодолеть без остановки такие колоссальные пространства, к тому же явно недоступные для другого вида транспорта.

Перелет был совершен советским пилотом, на советской машине, с советским мотором. Это демонстрирует перед всем миром блестящую техническую оснащенность советской страны».

ЛОНДОН, 24 июля. Заведующий отделом печати министерства авиации Робертсон заявил вашему корреспонденту:

— Авиация—сравнительно новое орудие в руках человечества, и блестящий перелет Чкалова наглядно демонстрирует, как далеко шагнула вперед авиационная техника за сравнительно короткий исторический период. Тот факт, что Чкалов и его товарищи летели через далекие арктические области в самых трудных условиях, придает особое значение их выдающемуся достижению, которое займет видное место в анналах истории авиации.

Этот перелет представляет для английских авиационных кругов особенный интерес тем, что у нас, в Канаде, имеются сходные природные условия с вашими сибирскими.

Советский Союз имеет полное основание гордиться своими летными кадрами и оригинальными типами самолетов. Перелет Чкалова дает новое подтверждение тому, что СССР по праву занимает свое место в ряду передовых держав, двигающих вперед технику авиационного дела.

И. Майорский.

* * *

НЬЮ-ЙОРК, 24 июля. (ТАСС). Полярный исследователь Стеффенсон заявил в беседе с корреспондентом ТАСС, что люди, имеющие отношение к авиации и полярным исследованиям, выражают величайшее восхищение перелетом тт. Чкалова, Байдукова и Белякова.

«Перелет, — заявил Стеффенсон,— показывает, что советские машины делают возможными арктические перелеты между Советским Союзом и США. Если бы Чкалов перелетел такую же дистанцию через Северный полюс, он бы достиг Чикаго или Сиэттля».

Полярный исследователь Антон Фиала, который был руководителем экспедиции на Землю Франца-Иосифа около 30 лет назад, в беседе с корреспондентом ТАСС дал очень высокую оценку перелету советских летчиков. По словам Фиала, этот перелет поощряет к установлению воздушного сообщения через Арктику между Европой и США. Фиала подчеркнул контраст между перелетом Чкалова и его собственной экспедицией на Землю Франца-Иосифа, когда он мог в течение десяти часов проходить на собаках только полторы мили.

ИНОСТРАННАЯ ПЕЧАТЬ О ПЕРЕЛЕТЕ тт. ЧКАЛОВА, БАЙДУКОВА И БЕЛЯКОВА

ЯПОНИЯ

ТОКИО, 24 июля. (ТАСС). Все газеты публикуют сегодня на видном месте сообщения из Москвы об успешном окончании беспосадочного перелета тт. Чкалова, Байдукова и Белякова, подчеркивая в заголовках, что советскими летчиками установлен новый мировой рекорд и что советские летчики вышли победителями из трудностей арктического перелета.

Газета «Асахи» опубликовала подробное сообщение своего московского корреспондента с фотографиями летчиков и самолета и картой перелета. Сообщение дано под заголовком, в котором указывается: «Успех советского самолета открывает новую эпоху».

Газета «Ници-ници», также помещая снимок самолета и карту перелета, пишет в заголовке: «Установлен новый мировой рекорд. Трудности полета в Арктике побеждены, и советский самолет благополучно прибыл в пункт западнее Николаевска».

Газета «Иомиури» в заголовке указывает: «В 56-часовой борьбе с природными трудностями советский самолет победил Арктику, установив мировой рекорд перелета на длительную дистанцию».

Газета «Дзи-дзи» подчеркивает: «Три советских летчика успешно завершили блестящий перелет. Покрытый льдом советский самолет победил трудности перелета в северном полярном районе».

Газеты «Кокумин» и «Цюгай сиогио» опубликовали сообщение о перелете под заголовком: «Советский самолет успешно совершил беспосадочный перелет».

Газеты «Иомиури» и «Ници-ници» в редакционных примечаниях приводят краткие данные о предыдущих рекордах беспосадочных дальних перелетов.

КИТАЙ

ШАНХАЙ, 24 июля. (ТАСС). Все местные китайские газеты публикуют сообщения о перелете тт. Чкалова, Байдукова и Белякова. Эти сообщения печатаются под следующими заголовками: «Громадная победа», «Новые достижения СССР», «Беспосадочный полет в несколько тысяч километров выполнен».

БЕЛЬГИЯ

БРЮССЕЛЬ, 23 июля. (ТАСС). Газета «Пепль» называет «великолепным подвигом» перелет тт. Чкалова, Байдукова и Белякова. Газета отмечает, что перелет был совершен в неблагоприятных атмосферных условиях. Циклоны, туман, облака и леденящий холод, пишет газета, не помешали экипажу советского самолета выполнить возложенное на него задание.

АВСТРИЯ, ВЕНГРИЯ, РУМЫНИЯ

ВЕНА, 24 июля. (ТАСС). Ряд австрийских, венгерских и румынских газет публикует на видных местах сообщение о перелете советских летчиков тт. Чкалова, Байдукова и Белякова.

ПОЛЬША

ВАРШАВА, 24 июля. (ТАСС). Все польские газеты помещают подробное сообщение Польского телеграфного агентства о беспосадочном перелете тт. Чкалова, Байдукова и Белякова на самолете «АНТ-25» под заголовком: «Новый рекорд советских летчиков», «Геройский перелет самолета «АНТ-25» и т. п.

ГЕРМАНИЯ

БЕРЛИН, 24 июля. (ТАСС). Германская печать обходит молчанием самый факт дальнего беспосадочного перелета советских летчиков. Исключение составляет лишь «Франкфуртер цейтунг», которая поместила сегодня краткое сообщение своего московского корреспондента. Корреспондент указывает на тщательность подготовки и усовершенствованное оборудование самолета.

ОТОВСЮДУ

(От корреспондентов «Правды» и ТАСС)

Годовой план выпуска высококачественной паюсной и зернистой икры выполнили досрочно заводы Азово-Черноморского рыбного треста. Заготовлено 2.160 центнеров икры (годовое задание — 1.900 центнеров).

В Симферополь прибыли 44 велосипедиста, совершающие велопробег Москва—Ялта. Велосипедисты — преподаватели и студенты Московского института народного хозяйства имени Плеханова. Пройдено около 1.700 километров.

Колхозный конно-спортивный пробег на 1.500 километров начался 20 июля в Курске. В пробеге участвуют рысаки русской и русско-американской пород, выросшие на колхозных конефермах. Вчера лошади прибыли в Воронеж.

ПРОИСШЕСТВИЯ

Арест крупного вора. В городе Люблино, под Москвой, участились квартирные кражи. Люблинская милиция пришла к выводу, что все кражи совершил один и тот же вор. Затем выяснилось, что этим занимается поселившийся вблизи города некий дачник П. М. Моисеев. Вскоре Моисеев попался на квартирной краже. Увидя, что он окружен, Моисеев стал отстреливаться. Но вор был обезоружен. Он оказался крупным вором-рецидивистом А. К. Дмитриевым.

Дмитриев занимался кражами с 1923 года. Зимой он обворовывал квартиры в южных городах, а летом приезжал «на гастроли» в Москву либо в Ленинград. Он 20 раз судился.

Паспорт на имя Моисеева вор также украл. Дмитриев арестован.

АДРЕС РЕДАКЦИИ и ИЗД-ВА: Москва, 40, Ленинградское шоссе, улица «Правды», д. 24.